

LA VIE

AU GRAND AIR



DANS CE NUMÉRO :

Les Progrès de l'Équitation

par le Marquis de MAULÉON

AU CONCOURS HIPPIQUE

Le comte de Fleurieu, gagnant de l'Omnium

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout • Fermes & Châteaux • Femina
Musica • Jeunesse • La Vie au Grand Air
et 11, Avenue de l'Opéra • Paris

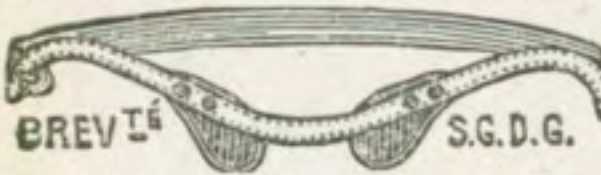
Abonnements :
Paris et Départements " " " 24 francs.
Etranger " " " 28 " "
Téléphones 280-52, 280-56, 254-52

AUTOMOBILES ELECTRIQUES
DININ VOITURES DE VILLE
 A. DE MASSOL & C^{ie}
 Seuls Concessionnaires pour la France
 59, Rue de la Boétie. PARIS
 Téléphone 58972



VOITURES DE TOURISME
 PANHARD-LEVASSOR-DELAUNAY-BELLEVILLE
 ET TOUTES GRANDES MARQUES

HERNIE GUERIE
 par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
 Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
 Recommandé par les Membres du Corps Médical.
 Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue. MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

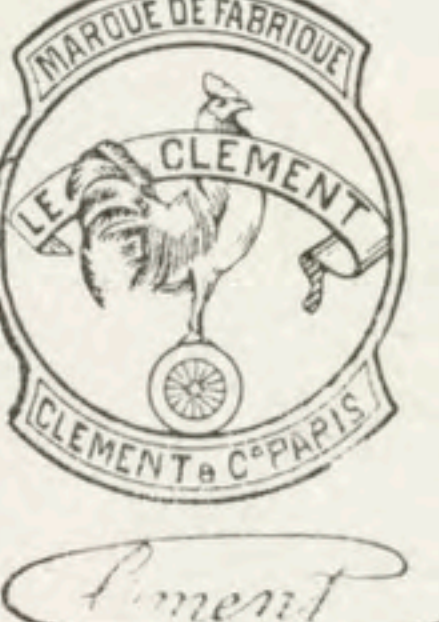


CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS
"L'ALBATROS"
 H. BILLOUIN, Ingén^{er}-const^{ucteur}
 104, avenue de Villiers, Paris.
 Bicyclettes neuves de 1^{re} et 2^e luxe, course et route, garant. dep. 120^f; d'occas. en bon état dep. 30^f. Motocyclettes neuves commande, route et course. 2 à 6 chev^x dep. 500^f; d'occas. dep. 150^f. Voitures Automobiles neuves et s^{ur} commande à 2 et 4 places dep. 2.900^f et d'occasion 500^f. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées. PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.



ÉTABLISSEMENTS
TURGAN
 LEVALLOIS-PERRET
 L^D
 OMNIBUS - CAMIONS
 VOITURES DE TOURISME

Aux Chauffeurs comme aux Cyclistes,
 aucune marque n'offre une gamme de modèles comme
 la Marque Nationale



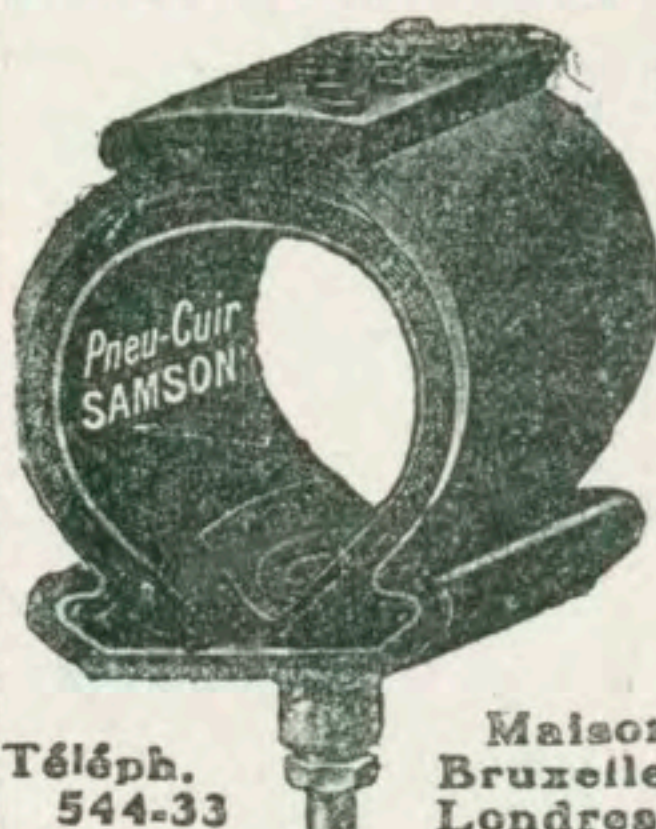
CLÉMENT
 CATALOGUE FRANCO
 Direction : 38, Avenue de la Grande-Armée, Paris
 Usines au Pré-Saint-Gervais et à Tulle.

POUR **MAIGRIR**
 sûrement, sans nuire à la santé, PRENEZ LE
 Thé Mexicain du Dr Jawas
 Végétal, dépuratif et inoffensif.
 Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
 Succès consacré. — La boîte: 5^f; les 6 boîtes: 28 fr. 1^{er} mandat.
 Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, Paris et Partout.

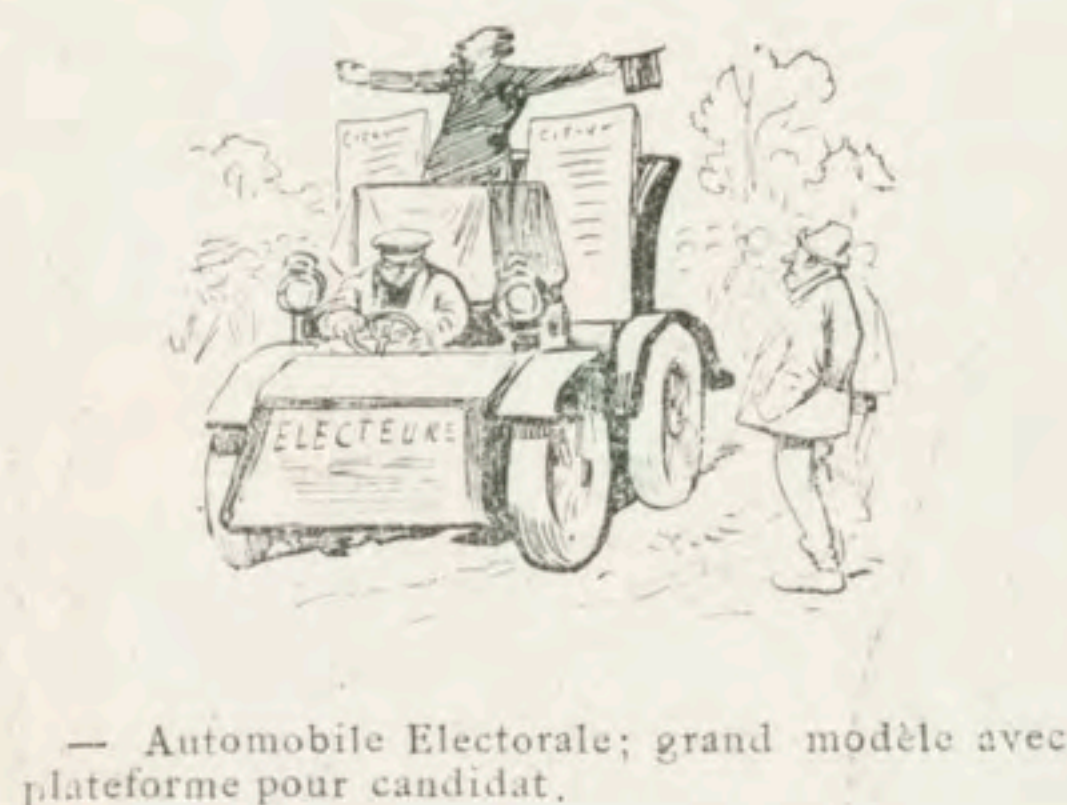


AVANCES sur TITRES
 immédiate SUCCESSIONS
 DE **CAPITAUX** HYPOTHEQUES
 NU-PROPRIETES
 et autres garanties sérieuses.
 BANQUE CENTRALE
 14^e année. de PRETS
 48, rue de Londres, Paris.
 T.ÉLÉPH. 294.88.

Pneumatiques-cuir
Samson
 Breveté S.G.D.G.
 Antidérapants
 imperforables
 aussi bons pour la route
 que pour la ville
 10, rue François-
 PARIS
 Adr. Télég. Pneus
 Maisons à Berlin, Boston,
 Bruxelles, Chicago, Genève,
 Londres, New-York, Vienne,
 Milan.
 Téléph. 544-33



La Semaine Comique, par Henriot.



SOINS, HYGIÈNE
 Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'ÉVENTRATION et combattant l'OBESITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSÉMENT DE LA COLONNE VERTÉBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alevés, urinaux, etc., etc.
 DES DAMES SONT À LA DISPOSITION DES CLIENTES
 S'adresser chez C. CHANSON, fabricant, breveté S.G.D.G.
 146, Rue de Rivoli, PARIS — Téléphone 215-12

IMPERFORABLE Pneu-Cuir **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
 RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette, 19, Av. de la G^{de}-Armée, LONDRES, BRUXELLES, LYON, PARIS, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madame
 vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou deviendra svelte. — Le paquet de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
 — Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

Cycles
SAVING
 Détenteur, avec POULAIN, des :
 Championnat de France
 Championnat du Monde
 13, Rue Corbeau, PARIS

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
 7, 10 et 12 chevaux
 75, Avenue de la Grande-Armée
 PARIS

L'idéal du grand touriste,
 c'est la Voiture **BERLIET**
 La grande victorieuse en 1905
 Détient le record de la consommation
 MÉDAILLE D'OR AU SALON
 Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON



MOTO
 NAPHTA

SUSPENSIOIR MILLERET
 élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
 pour VARICOCELES, HYDROCELES, CAVALIERS
 BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
 LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

SANTAL MIDY
 INOFFENSIF.
 Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
 GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie: cystite, catarrhe, hématurie.
 113, faub. St-Honoré, PARIS

VOLTAIRE articulé avec **DUPONT** **DUPONT** **DUPONT**
 Fabricant breveté s.g.d.g.
 FOURNISSEUR DES HOPITAUX
 à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
 près l'Ecole de Médecine
 Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
 ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 425 fig.



La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements..... 24 fr.
Etranger..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

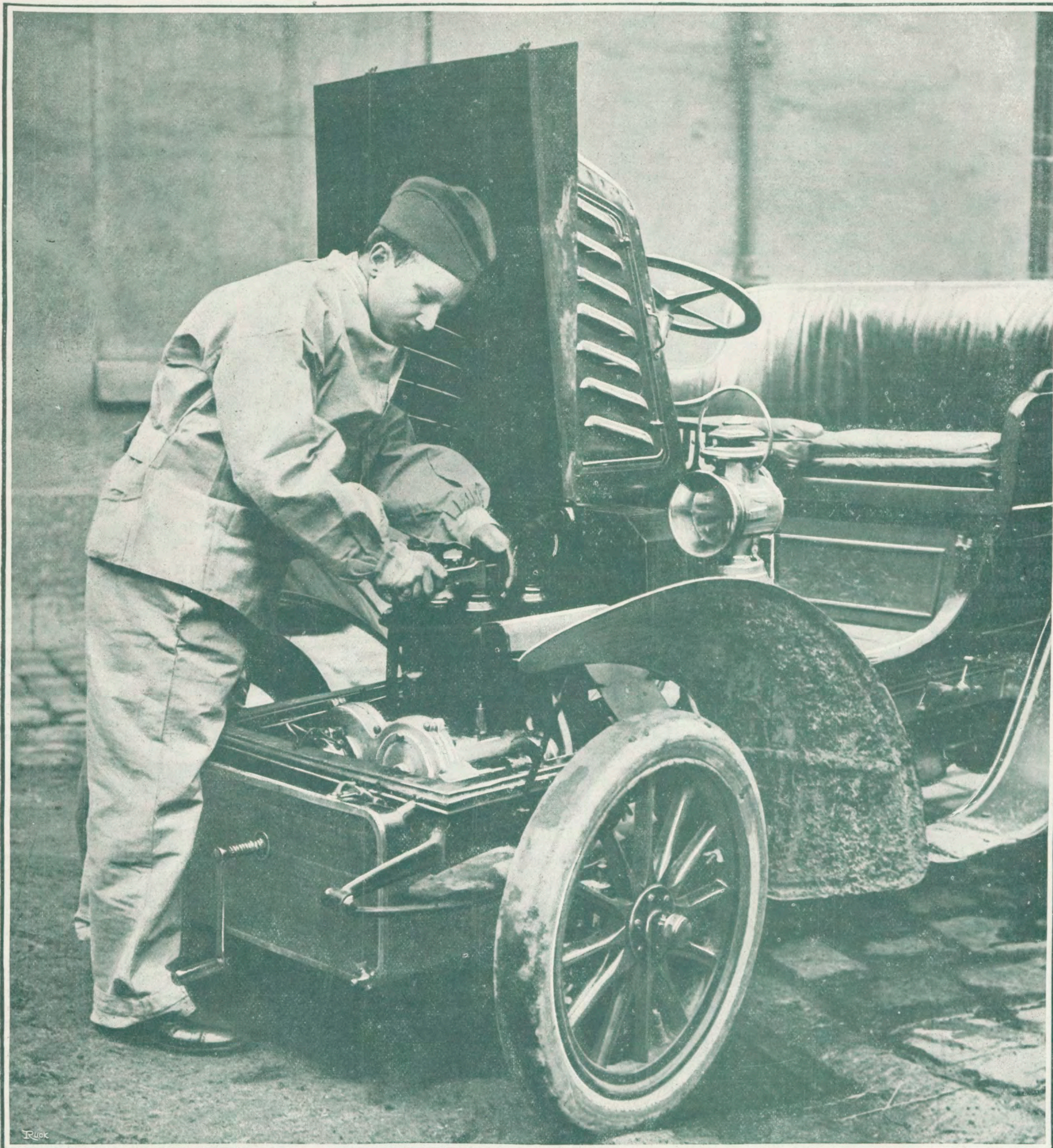
6 Avril 1906 N° 395

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS M. Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne..... 2 fr.
La Page..... 600 fr.
Encartage..... 750 fr.



(Obtenu avec plaque lumière).

NOS CHAUFFEURS AU RÉGIMENT ■ ALBERT CLÉMENT

Le jeune conducteur qui se révéla en 1904 et qui, célèbre dès ses débuts, frisa de près la victoire dans deux épreuves sensationnelles, est actuellement au service militaire. Il a été versé dans une compagnie d'ouvriers d'artillerie et attaché, naturellement, au service des automobiles, ce qui ne l'empêchera pas, espérons-le, de se présenter au départ du Circuit de la Sarthe.

La LIMOUSINE, VOITURE DE TOURISME IDÉALE

La voiture de tourisme idéale doit être munie d'une carrosserie spacieuse et confortable, il ne faut pas trop regarder au poids... ni à la dépense

Les jours sont passés, où l'on croyait que la voiture idéale pour faire de la route était la voiture de course. Fini le temps — à part pour quelques enragés de vitesse — des baquets inconfortables, où l'on souffre la pluie et le vent, une caisse d'outils entre les jambes, un pneu de rechange sur les genoux et une pompe dans le dos. Au scorcher a succédé le touriste, qui prétend voyager dans sa voiture plus confortablement qu'en chemin de fer. Il lui faut donc une carrosserie spacieuse, où il puisse s'étendre confortablement, abrité des intempéries et sans contact trop direct entre les voyageurs de la voiture et le conducteur ou le mécanicien. A ces desiderata, la limousine répond seule; elle aura naturellement une entrée latérale, ce qui implique un châssis assez long.

Nous donnons ici la photographie de cinq modèles différents de voitures. Elles appartiennent aux marques les plus en honneur. Elles diffèrent de dimensions; leurs moteurs varient entre 24 et 80 chevaux, il y a donc de la marge, comme il doit y en avoir aussi entre les portefeuilles de leurs propriétaires.

Du choix des pneumatiques Une question qui se pose est de savoir si le touriste doit adopter des bandages différents pour les roues avant et les roues arrière ou si, au contraire, il doit préférer les quatre roues égales.

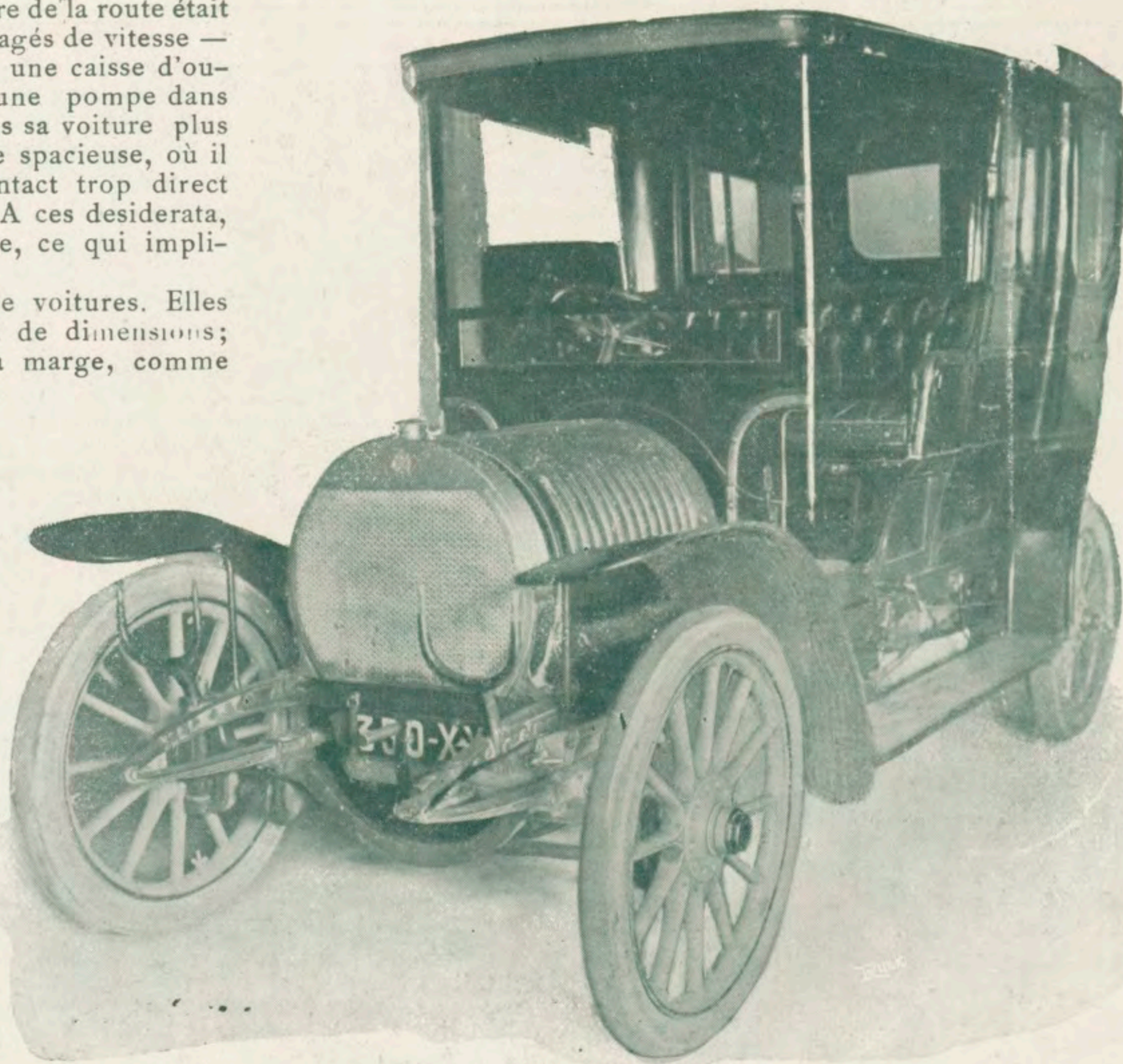
Il me semble qu'il ne saurait y avoir d'hésitation. Tous ceux qui ont fait beaucoup de grand tourisme ne peuvent avoir qu'une opinion : les quatre roues égales.

Voyez quels avantages : non seulement on réduit au minimum le nombre des pièces de rechange, mais encore on peut, puisque leur usure est plus rapide, terminer à l'avant les enveloppes qui ont déjà fait un long service sur le train d'arrière.

J'ajouterai que je verrais sans aucun déplaisir les quatre roues munies d'antidérapants. On a, avec eux, beaucoup moins d'ennuis de route. Que si on leur reproche l'augmentation de poids à la jante qu'ils entraînent, nous répondrons que l'inconvénient n'est pas tellement sensible aux allures raisonnables et que Michelin a créé l'an dernier un type qui donne d'excellents résultats et qui échappe à peu près totalement à cette critique.

La voiture idéale du touriste Nous ne saurions mieux clore cette étude qu'en empruntant à la Revue du Touring Club de France, mine inépuisable de documents précieux, une description de la voiture idéale du touriste, telle qu'elle était exposée au stand du T. C. F. au dernier salon de l'Automobile.

Châssis. — Le châssis était un 24-chevaux Mors, faisant 32 chevaux au frein, c'est-à-dire capable avec une charge de 300



Une Limousine 30 chevaux.

La vraie voiture de voyage, avec une carrosserie spacieuse où le touriste peut s'étendre à son aise en parcourant les routes par tous les temps. (Châssis Hotchkiss.)



Une Limousine 24 chevaux.

Cette voiture, grée pour le grand tourisme, est munie de tous les accessoires propres à assurer le confort de ses passagers. Elle est le modèle de la voiture à deux fins et peut indifféremment être employée à la ville ou pour de grandes excursions. (Châssis de Dion.)

kilos de carrosserie, 300 kilos de voyageurs et 150 kilos de bagages, de réaliser une vitesse de 50 kilomètres à l'heure, aussi bien en pays accidenté qu'en plaine.

Carrosserie. — Phaéton, roi des Belges, de la maison Rothschild.

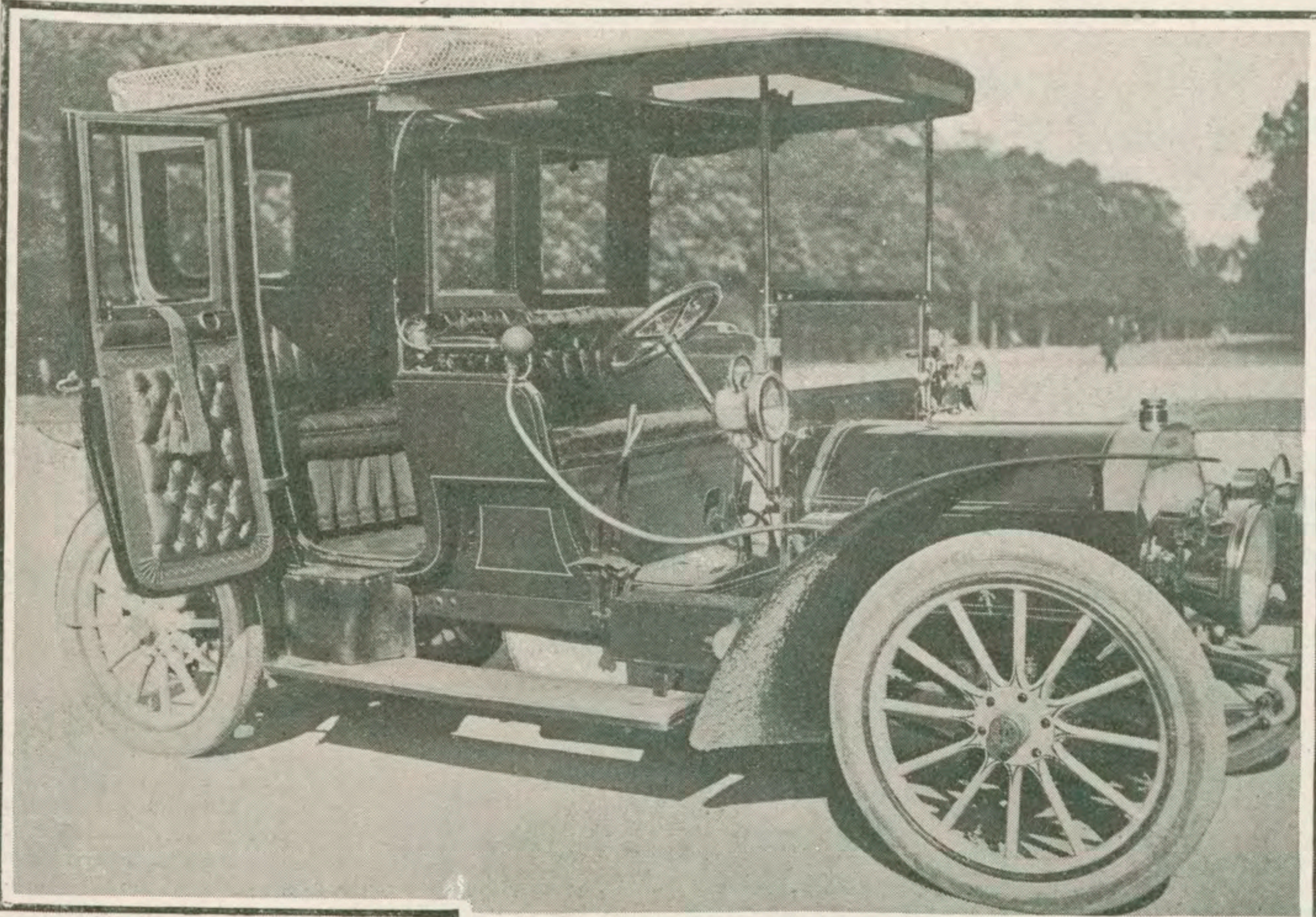
Ce phaéton, muni de deux baquets à l'avant, est entièrement capitonné. Entrées latérales naturellement.

À l'avant, pare-brise Huillier, appareil extrêmement ingénieux, relié à la capote qui abrite tout l'arrière par un tendelet, de sorte que la voiture a un toit léger imperméable et démontable en quelques secondes.

Des emplacements commodes et spéciaux, indépendants des sièges, sont mis à la disposition du mécanicien, sous la forme de deux coffres en acajou, à la fois élégants et vastes, qui, placés sur les marchepieds sont d'un accès immédiat. Dans ces coffres, le mécanicien peut disposer ses outils dans des tiroirs ou des étagères afin de les avoir rapidement sous la main.

Cela posé, les voyageurs ont à leur disposition tout le coffre arrière de la voiture, c'est-à-dire de quoi loger un grand sac ou plu-

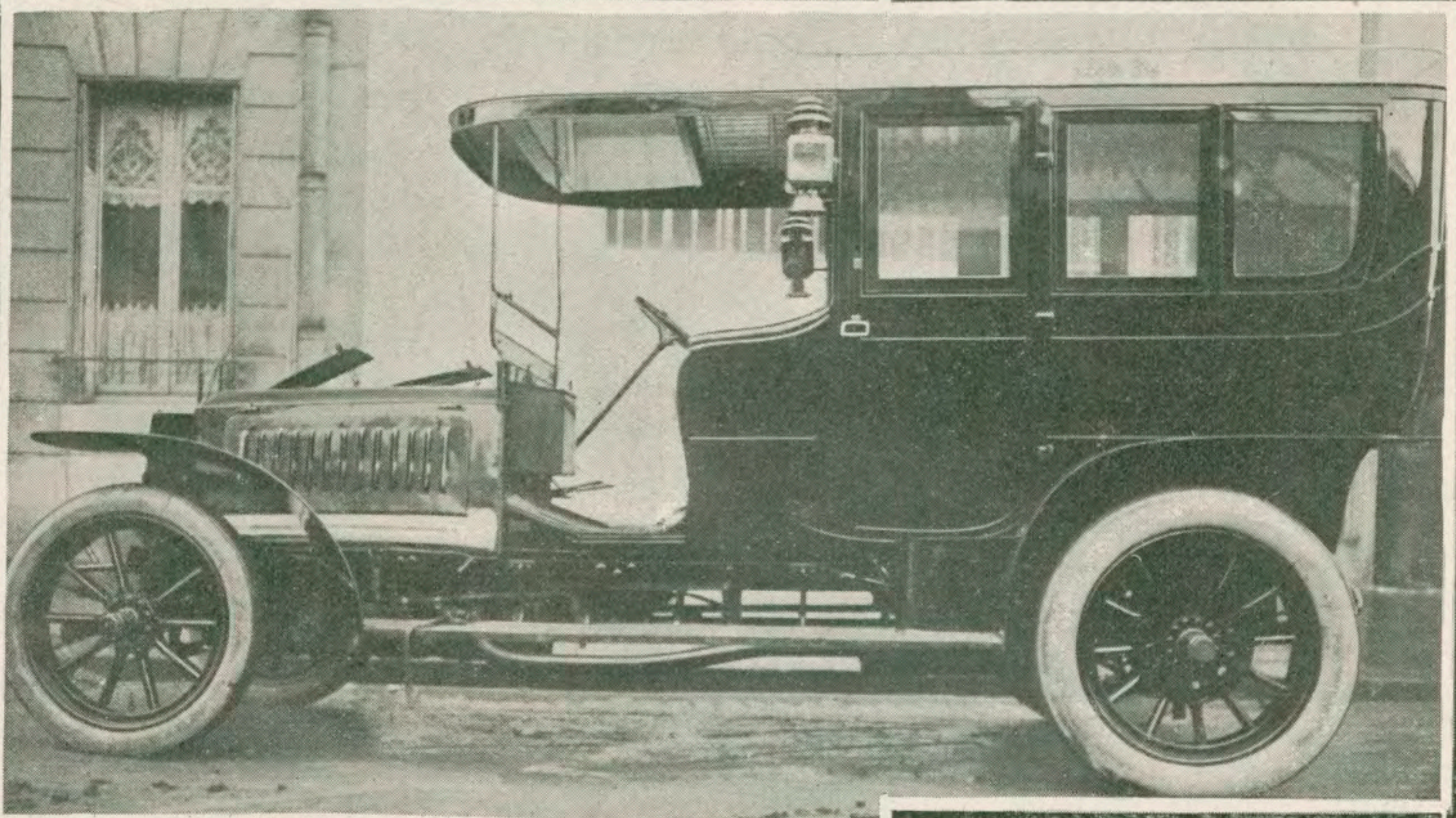
La Vie au Grand Air



Une Limousine 40 chevaux.
Voiture idéale pour les grands voyages en automobile. Par une heureuse innovation, l'intérieur de la limousine peut se transformer pour la nuit et devenir chambre à coucher. — Elle constitue un salon et même un cabinet de travail, éclairé et chauffé (châssis Berliet).

sieurs petits sacs de voyage, et surtout un porte-bagages qui peut recevoir une grande malle carrée ou deux petites superposées : ils ont de plus la possibilité de loger à leurs pieds une mallette supplémentaire, à l'intérieur de la voiture.

Le marchepied droit supporte à l'avant un porte-pneus, grâce auquel on peut se munir de deux enveloppes de rechange ren-



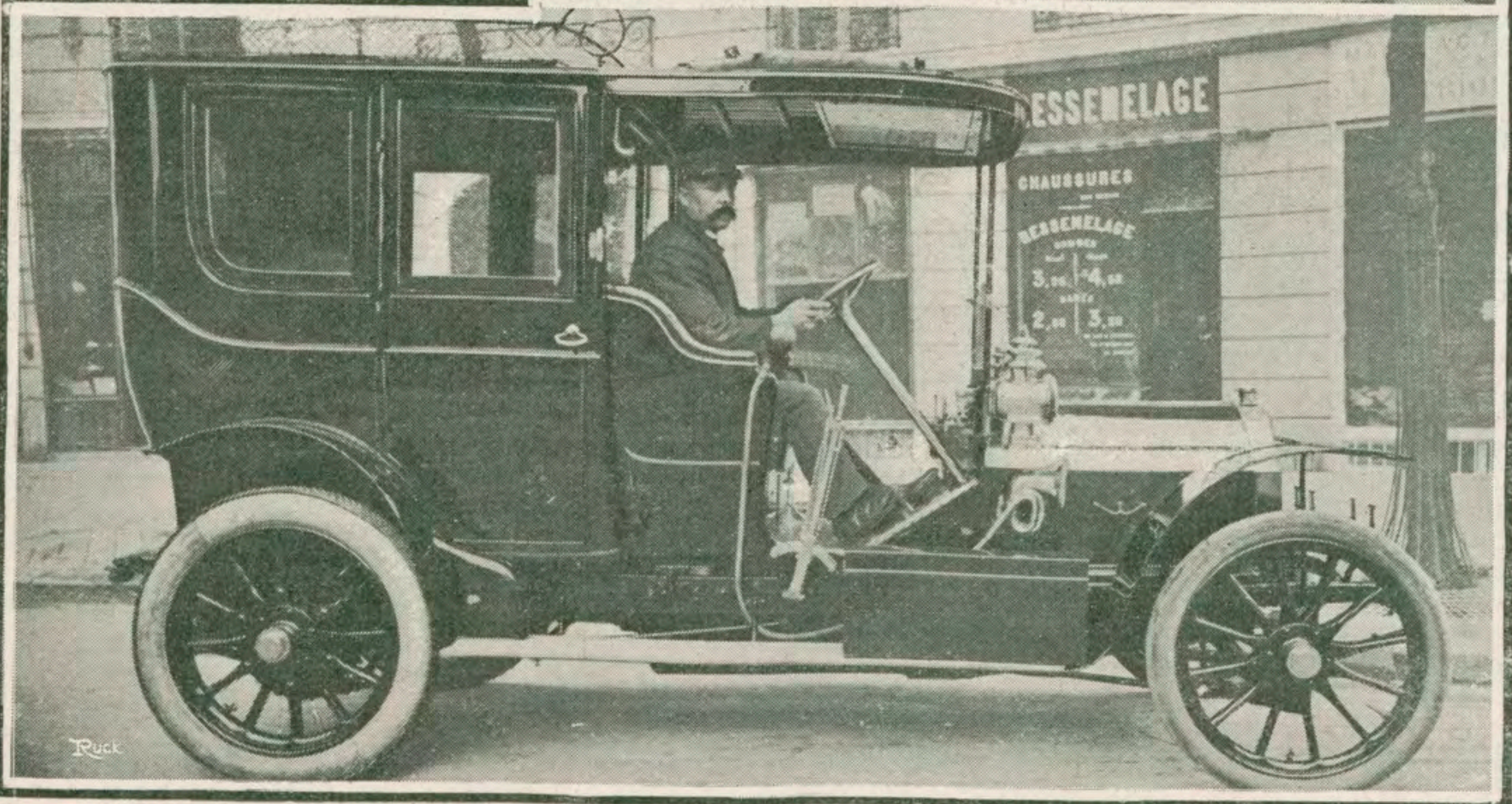
Une Limousine 80 chevaux.
Ceci est la voiture de l'homme désireux de faire de longues randonnées, à bonne allure, sans rien perdre du confort auquel il est habitué. La carrosserie, qui est très spacieuse, peut donner place à cinq ou six passagers. C'est le véritable Pullmann de la route (châssis Panhard).

été négligée et on avait placé entre les essieux et le châssis un nouvel appareil (Edo) qui laisse le ressort s'aplatir mais qui l'empêche de se relever trop brutalement.

En un mot, cette voiture, vendue d'ailleurs en Belgique, comporte tout ce qu'on a pu imaginer jusqu'à ce jour pour rendre les voyages confortables et exempts d'ennuis.

Sans doute, comme le fait judicieusement observer la Revue du T. C. F., ce n'est pas là la voiture de tout le monde, mais bien celle de l'homme fortuné qui veut aborder le grand tourisme avec tout le confort auquel il est habitué. Nous verrons prochainement comment doit être conçue la voiturette du touriste.

F. A. WHEEL.



Une Limousine 24 chevaux
Cette voiture se rapproche du landaulet, par sa silhouette. Plus ramassée que la précédente, son emploi est peut-être encore plus utile pour la ville (châssis Lorraine-Dietrich).

AU VOLANT C. - S. ROLLS

Par C. FAROUX

L'honorable C.-S. Rolls a commencé à conduire il y a 10 ans. Il a su joindre à son volant un joli brin de plume.

Celui-ci est un vétéran des courses d'automobiles. Il fut naguère un compétiteur digne des Fournier, des Levegh, des Charron, des de Knyff. Ce n'est pas déjà un si mince éloge.

Au physique, l'honorable C.-S. Rolls offre bien les traits caractéristiques de la race anglo-saxonne. Le front haut, les yeux clairs, la lèvre rasée, le maxillaire inférieur proéminent, c'est un beau masque de froide énergie.

Il y aura tantôt dix ans qu'il a commencé à conduire, mais il ne connut la notoriété qu'après sa venue aux Mors. Il eut, peu après le départ de Paris-Vienne, épreuve dans laquelle il pilotait une des puissantes voitures de la rue du Théâtre, l'occasion de prouver sa maîtrise et son



C.-S. Rolls.

Représente l'Angleterre au Circuit d'Auvergne. Il courra cette année le Grand Prix de l'A.C.F.

prodigieux sang-froid. Abordant trop vite un passage à niveau, suivi d'une courbe en S, il traversa la voie en trompe, ne put attaquer le virage, fit un tour sur lui-même et repartit, sans même avoir débrayé, nous laissant tous stupéfiés.

Cet Anglais de la bonne race est un véritable gentleman. Fut recordman du kilomètre, au temps où, pour l'être, il fallait déjà dépasser le 120 à l'heure. On sait qu'il a enlevé, l'an dernier, très sûrement, une qualification anglaise pour la Coupe Gordon-Bennett; il fit bonne figure en Auvergne et se classa en bon rang, malgré que sa Wolseley fût munie d'un moteur d'une puissance relativement peu élevée.

Rolls par lui-même D'une lettre récente que m'adressait le sympathique conducteur anglais, j'extrait les passages suivants :

« Je dois vous dire que la chose la plus extraordinaire que j'aie notée est la suivante : avant la course, pendant les essais, ma voiture me paraît toujours excessivement vite, et pendant l'épreuve, elle me semble toujours marcher avec une désespérante lenteur, même à sa plus vive allure ! C'est là une sensation très précise et très nette : jamais on ne croit aller assez vite. Le seul fait de penser aux concurrents qui se trouvent devant ou derrière vous vous met au cœur, intense, le désir de posséder une voiture deux fois plus puissante, deux fois plus rapide.

« Je mentirais en disant que je suis très excité en course, mais j'ai toujours, cependant, le désir le plus ardent de gagner. Si la fortune contraire m'oblige à m'arrêter et à faire une réparation rapide sur le bord de la route, je m'impose un calme philosophique qui aide à la rapidité de mon travail. Je repars aussi vite que possible et n'ai plus, dès lors, qu'une idée : refaire le terrain perdu dans le minimum de temps compatible avec les conditions de résistance de ma voiture.

« Je vous dirai encore « que j'éprouve une moins « grande sensation de « crainte à piloter une « bonne voiture à grande « vitesse qu'à circuler à « Paris dans un fiacre, « dont l'insouciant cocher « vous expose à chaque « minute à un désagréable « écrabouillement. »

Et plus loin :

« Les mots sont impuissants à fixer l'état d'âme d'un chauffeur qui mène un engin à 130 ou 140 à l'heure.

« C'est d'abord une sensation d'aise due au courant d'air qui vous balaie violemment la figure ; la route blanche semble se dérouler vite, vite, devant vous, comme une bande qui se dévide ; les distances entre villes, bourgs et villages disparaissent et les chemins qui, aux piétons, paraissent droits, vous semblent pleins de virages.

« Les à-côtés de la route, les arbres, les gens, les poteaux télégraphiques sont emportés comme dans un tourbillon et c'est une intense satisfaction qui remplit tout l'être, que d'entendre le roulement régulier du moteur tout en dévorant l'espace.

« On escalade les côtes aussi vite qu'on l'ose, avec cette impression qu'on se prépare à sauter une haie derrière laquelle il y a un précipice, et cette impression s'accuse lorsque, arrivé au sommet, on n'aperçoit plus qu'un tout petit bout de la route, qui disparaît en descendant et plonge dans un abîme qu'on ne voit pas.

« Aux grandes vitesses, on devient aussi sourd qu'une pierre aux choses

extérieures : le grondement du moteur et le sifflement terrible du vent empêchent d'entendre quoi que ce soit, même le son d'une trompe, encore moins, par conséquent, la voix humaine.

Comme on le voit, C.-S. Rolls possède un joli brin de plume. Ne décrit-il pas à merveille cette course automobile qui, non seulement nous agite et nous captive plus qu'aucune autre, mais qui est encore la compétition sportive par excellence. Elle se prête à la manifestation des qualités humaines les plus élevées et les plus admirables, le courage, le sang-froid, la volonté. Celui qui s'élance à une vitesse jamais atteinte avant lui, celui qui se confie à sa propre fermeté et à son énergie pour accomplir un effort que jamais personne n'a réalisé, celui qui ne craint pas de risquer tout son être pour atteindre le but, que fait-il autre chose, sinon violenter la nature, la dompter, pouvoir le plus, toujours le plus, et gagner quelques instants en parcourant une distance donnée, même si l'enjeu de ce gain est la vie, n'est-ce point une forme assez noble de l'héroïsme ? Que cet héroïsme soit parfois inconscient, je le concède, mais la noblesse de la créature n'en est pas moins nécessaire et révèle une générosité merveilleuse.

L'Homme. — C.-S. Rolls est présentement un notable commerçant, la cheville ouvrière de Rolls-Royce & Co Ltd, une firme qui, bien que de formation récente, a su conquérir, de l'autre côté de la Manche, une renommée du meilleur aloi.

Il mène en course avec une sûre maîtrise, et nous le verrons cette année au volant d'une nouvelle 110-chevaux Wolseley, disputer le Grand Prix de l'Automobile-Club de France sur le coulant Circuit de la Sarthe. Il y a quelque apparence qu'il défendra dignement les intérêts anglais.

C. FAROUX.

L'AUTOMOBILE DE GUERRE EN ALLEMAGNE

L'Allemagne utilise, elle aussi, les services de l'automobile. Elle possède un corps parfaitement organisé. C'est ce qui résulte de cet article, que nous a envoyé le sous-lieutenant Schmitt, de Berlin.

La grande valeur des automobiles pour une armée moderne fut reconnue dès longtemps par les autorités militaires en Allemagne, et approuvée par la formation d'une commission spéciale. Elle avait l'ordre d'observer le développement et les progrès de cette branche de l'industrie, et de faire des expériences avec des voitures de constructions différentes, pour éprouver leur valeur militaire.

La Commission d'expérience Cette commission s'appelait « Commission d'expérience » et fut attachée au commandement des troupes techniques. Elle achetait des automobiles pour le transport de personnes et des tracteurs mécaniques, et faisait des expériences très approfondies dans les différentes saisons sur tous les terrains. Les sous-officiers et soldats nécessaires pour la conservation et le maniement de ces voitures furent fournis par les troupes techniques, surtout par les régiments de chemin de fer.

Le développement rapide de l'industrie automobile et les améliorations perpétuelles des voitures rendaient nécessaire l'achat de voitures nouvelles, et les soldats fournis par les troupes techniques se montraient insuffisants pour conserver et manier le parc toujours croissant de la commission d'expérience.

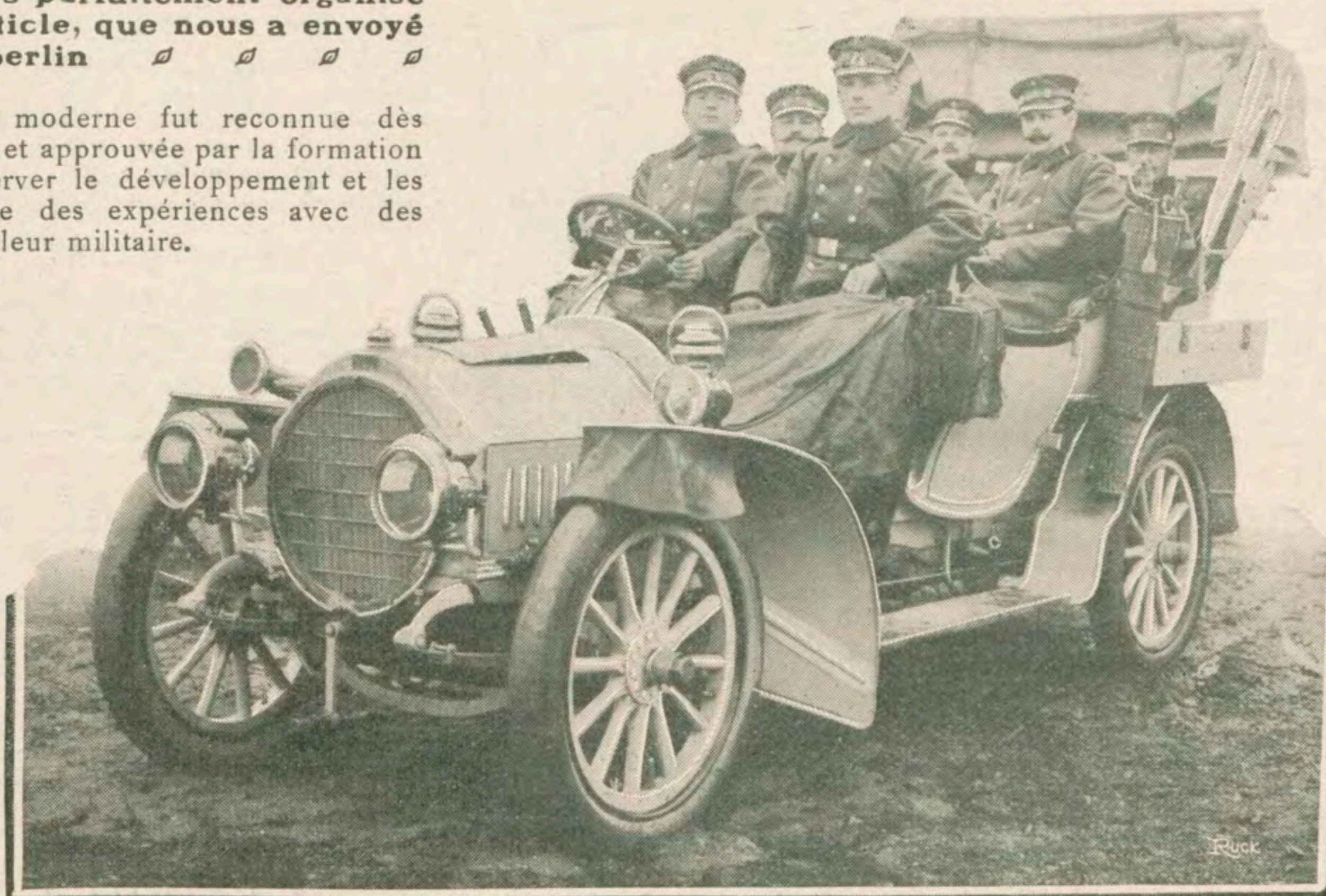
C'est pour cela que les autorités militaires résolurent de former une troupe spéciale pour ce service, et la formation de cette troupe eut lieu le 1^{er} octobre 1905.

C'est la compagnie d'expériences des troupes de circulation qui est en garnison à Berlin.

Cette troupe, attachée aux troupes de circulation, fut formée par ordre impérial comme troupe spécialement automobiliste. Elle a un uniforme de chauffeur soigneusement accommodé à son service, et se compose de soldats des régiments du chemin de fer qui font la deuxième année de leur service militaire dans cette compagnie. C'est une troupe d'élite, dont les membres sont des mécaniciens, des chauffeurs et autres hommes d'une éducation technique et d'une disposition naturelle militaire.

Le parc d'automobiles se compose de véhicules des constructions les plus différentes. Nous y voyons des voitures pour le transport de personnes, des tracteurs mécaniques. Aux grandes manœuvres, les voitures et les soldats des troupes techniques sont attachés aux partis manœuvrants.

Le corps d'automobilistes En même temps, les autorités militaires s'assuraient du service d'un grand nombre d'excellentes automobiles, avec des guides habiles pour le service d'estafette, par la création du corps volontaire d'automobilistes. Ce corps d'élite se compose des membres du Club d'automobilistes allemands, qui s'obligent à faire avec leurs voitures le service militaire en temps de paix comme en temps de guerre.



Type de voitures automobiles employées en Allemagne pour le transport des officiers et des soldats.

Pour pouvoir entrer dans ce corps, il faut être sujet allemand, être propriétaire d'une automobile d'au moins 16 HP, et posséder un permis de conduire délivré par les autorités civiles. Les membres du corps sont forcés de faire trois stages, de dix jours chacun, pendant quatre années successives. Pendant ce temps, ils doivent porter l'uniforme de leur régiment. Ils ont le rang d'officier, mais leurs mécaniciens n'appartiennent pas à l'armée. Pour l'entretien de la voiture et pour la présentation du mécanicien, ils reçoivent une rémunération.

Nous voyons ainsi comment l'Allemagne, pays de civilisation et de progrès, concentre tous ses efforts pour utiliser les services de l'automobile, services d'une importance considérable en cas de guerre.

Ce ne sont pas encore les mitrailleuses comme celles dont a parlé dernièrement *La Vie au Grand Air*, mais je crois qu'il est préférable d'utiliser l'automobile, non pas comme engin destructif, mais plutôt comme moyen de déplacement utile aux estafettes, aux éclaireurs et surtout pour le service d'état-major.

OBER LIEUTENANT SCHMITT.



Le train automobile, construit pour la Commission d'expérience. Ce train a remporté le prix d'honneur offert par l'Empereur d'Allemagne.

AUTOMOBILE

LES RÈGLEMENTS DU YACHTING AUTOMOBILE

PARCE que les courses de Monaco sont proches, voici qu'on commence à batailler ferme autour des règlements de course pour canots automobiles. S'entendra-t-on à la méthode employée à Monaco, ou bien, celle-ci ayant fait son temps, va-t-on adopter celle qui fut promulguée l'an dernier et qui ne rencontra qu'un succès d'estime?

N'étant point dans le secret des dieux, je ne puis préjuger en rien des décisions qui interviendront. Mais on me permettra de développer ici quelques réflexions.

Assurément, la longueur n'est pas, dans un canot, l'unique élément d'estimation de la vitesse; c'en est cependant l'élément essentiel. Puis, la part personnelle du constructeur est grande, en ce sens qu'il est libre de tracer à sa convenance sa coque et son hélice, d'où émulation féconde. En plus, la jauge à la longueur fournit un mode de classement fort simple, et comme il s'agit dans ces épreuves de canots, de courses de réclame qui mettent en jeu de considérables intérêts commerciaux, il est indispensable d'avoir une méthode de mesurage qui ne laisse prise à aucune controverse.

L'application de cette classification à la longueur n'a pas cependant donné tout ce qu'on était en droit d'attendre d'elle, nos compétences ont étudié la question d'un peu plus près et ont mis sur pied un règlement, irréprochable en principe, mais sur les conditions duquel il est permis de formuler quelques réserves. Cependant, il faudra bien y venir, un jour ou l'autre, parce que tout ce qui touche au moteur léger, a son avenir dans les applications utilitaires, et qu'ainsi le côté sportif disparaît devant le côté industriel.

C. FAROUX.

LE CRITÉRIUM DU TIERS DE LITRE

LES épreuves du critérium du Tiers de Litre disputées à Marseille, se sont terminées dimanche dernier. La course a été gagnée par Thomas, qui a fini avec plus de 10 minutes d'avance sur le second, Capeau-



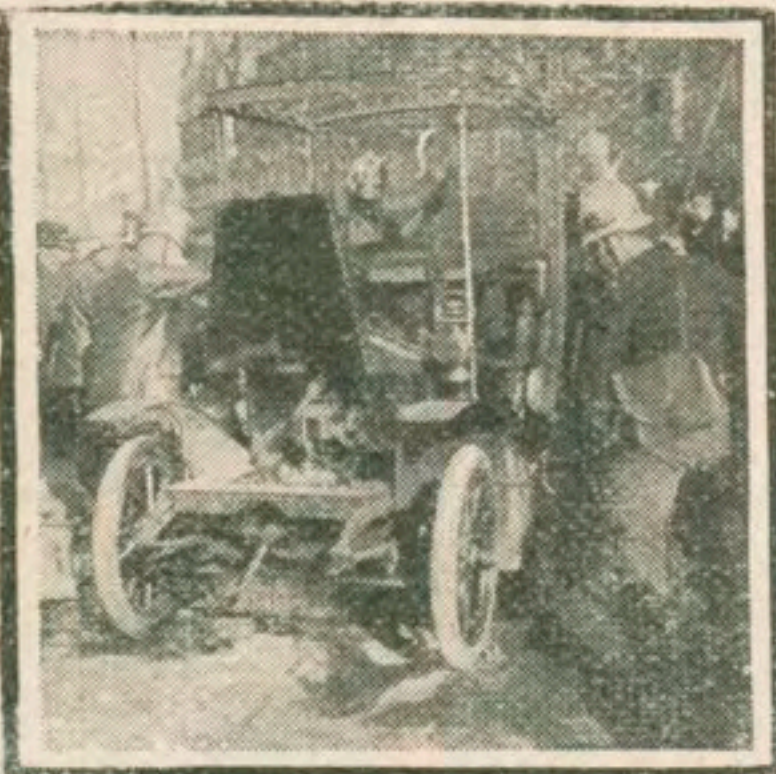
Le départ d'une série dans le tiers de litre.

mont, Thomas est décidément le premier « jockey » des tiers de litre qu'il conduit régulièrement à la victoire.

Pernette, tombé au dixième kilo être à peu près, n'eut heureusement aucune blessure.

UNE AUTOMOBILE INCENDIÉE

Ces jours derniers, une fuite au réservoir occasionna l'incendie d'une automobile. De la foule accourue se détacha un passant qui s'empressa d'aller à un poteau avertisseur et de téléphoner aux pompiers.



Les pompiers éteignant une voiture en feu, dans une rue de Paris.

Une pompe arriva et grâce à elle, l'incendie fut promptement éteint. C'était la première fois qu'on dérangait les pompiers pour un sinistre de ce genre.

UN TRACTEUR AUTOMOBILE

Au dernier concours agricole de Paris, on a pu se rendre compte des efforts faits par quelques inventeurs, pour utiliser les services de l'automobile dans l'agriculture. Pompes, presseurs, élévateurs, charreuses, etc., ont été utilisés à l'application des moteurs. Il est certain que l'in-



Un tracteur automobile pour travaux agricoles.

dustrie aratoire a tout à gagner à se servir de l'automobile. Le tracteur dont nous publions la photographie en fait foi.

L'ANNUAL BAUDRY DE SAUNIER 1906

L'Annual Baudry de Saunier 1906 — So sous-titre, notre confrère Baudry de Saunier vient de publier un ouvrage, auquel il travaille depuis près de trois années.

Il s'agit d'un volume de 800 pages, qui renferme 900 gravures, plus de 100.000 lignes, un vrai bottin du monde de la bicyclette et de l'automobile!

L'originalité très particulière de l'Annual Baudry de Saunier consiste en ce qu'il n'est ni un manuel, ni un lexique, ni un annuaire, mais qu'il tient un peu de ces trois modes de publication.

L'Annual paraît tous les ans. Il se compulse comme un dictionnaire et donne ainsi instantanément le renseignement dont on a besoin.

C'est là un ouvrage indispensable à toute personne amie des sports et du tourisme, et qui fait le plus grand honneur à l'érudition et à la belle méthode de M. Baudry de Saunier.

L'Annual Baudry de Saunier est en vente 20, rue Duret, Paris, au prix de 18 francs, franco.

RÉSULTATS TECHNIQUES

AUTOMOBILE

Dimanche 1^{er} avril.

Marseille. — Le Tiers de Litre (100 kilomètres). — 1. Thomas (1 h. 20 m. 19 s. 4/5); 2. Capeau (1 h. 30 m. 25 s.); 3. Dantin (1 h. 39 m. 33 s. 2/5); 4. Dol (1 h. 44 m. 40 s. 1/5). Pernette et Donzey, tombés.

CYCLISME

Dimanche 1^{er} avril.

Vélodrome d'Hiver. — Grand Prix au Conseil général (1.000 m): 1. Poulain; 2. Van den Born; 3. Ellegaard.

Match Butler-Walthour. — 1. Nat Butler; 2. Walthour.

Tours. — Internationale. — 1. Jacquelin; 2. Chevalier; 3. Germain; 4. Tournaudour.

1 heure avec entraînement par petites motos. — 1. Bouhours, 58 kil. 400; 2. Huby, 50 kil. 800; 3. Cermain.

Bordeaux. — Scratch. — 1. Del Rosso; 2. Chapel; 3. De-camp.

Match de 50 kilomètres. — 1. Marcel Cadolle en 1 h. 4 m. 7 s. 1/5; 2. Pottier, à un pneu.

LAMPES COOPER-HEWITT

On m'a demandé de divers côtes ce qu'étaient au juste les nouvelles lampes à lumière bleuâtre dont nous vîmes une application au Salon de l'Automobile et dont l'emploi commence à se généraliser.

Pour les obtenir, l'Américain Cooper-Hewitt constitue des tubes de Geissler avec des électrodes de grande surface, l'une en fer, l'autre en mercure, et ces tubes doivent à la vapeur de mercure répandue dans leur atmosphère des propriétés toutes spéciales. Très résistants à froid, le système ainsi constitué comme la fameuse lampe Nernst, nécessite pour s'allumer un amorçage préalable, qui est effectuée à l'aide d'une décharge de haute tension. Le tube se remplit alors d'une lueur très vive en même temps que sa résistance intérieure diminue à tel point que des différences de potentiel de 100 à 110 volts sont insuffisantes.

Au surplus, la complication de la haute tension n'est que pour l'amorçage n'est qu'apparente, car, très habilement, par un dispositif que je ne puis décrire ici, l'inventeur a utilisé la force électro-motrice de self-induction.

La lumière que dégagent les lampes Cooper-Hewitt est très intéressante: elle se compte par dizaines de bougies et non plus par dixièmes comme celle des tubes de Geissler classiques. Le rendement lumineux ressortit à un demi-watt par bougie, soit six fois moins que les lampes à incandescence ordinaires. Cependant, on ne saurait comparer aux sources ordinaires la lumière toute spéciale, lunaire des tubes Cooper-Hewitt. Nous touchons là, en effet, au point fait de cette remarquable invention: la lumière bleuâtre qu'elle émet est dépourvue de radiations rouges, à tel point que les lèvres des spectateurs paraissent noires et que les modifications apportées aux couleurs par cette lumière incomplète donnent aux visages et aux objets un aspect macabre et fantastique. On remédie en partie à cet inconvénient à l'aide d'écrans fluorescents appropriés.

CYCLISME

L'ENTRAÎNEMENT MEURTRIÈRE

Le terrible accident qui a coûté la vie à Prévot et la récente réouverture du Vélodrome Buffalo qui va, paraît-il, donner de nouveau asile aux terribles engins, a rappelé l'attention sur l'entraînement par grosses motocyclettes sur les vélodromes.

Attention peu bienveillante, convient-il d'ajouter, si l'on songe à la liste atroce de méfaits dont les monstrueuses machines se sont déjà rendues coupables. Une quinzaine de morts et à peu près autant d'estropiés, le tout sélectionné, si j'ose m'exprimer ainsi, parmi un lot de jeunes gens remplis de vigueur et de santé. C'est à se demander comment le public qui prend plaisir à des spectacles sportifs ne manifeste pas son profond dégoût pour des exhibitions de ce genre, au lieu d'accourir en foule pour y assister.

Car il est aujourd'hui admis sans contestation que la course avec entraînement par motocyclettes monstrueusement anti-sportives est dépourvue de toute valeur athlétique. En effet, le concurrent s'y trouve abaissé au rang de simple accessoire et sa valeur propre disparaît à peu près totalement au profit de celle du moteur dans le sillage duquel il va être aspiré jusqu'au poteau d'arrivée.

Si en dehors de la course de vitesse pure qui constitue le plus sûr critérium de la qualité du champion cycliste, il nous faut autre chose pour ouvrir nos programmes et permettre à toutes les aptitudes de s'affirmer, l'entraînement humain est là. Il a sur l'autre l'avantage de posséder une valeur athlétique et sportive incontestable. Pourquoi le dédaigner-t-on?

E-t-ce simplement parce qu'il ne comporte pas de risques mortels?

VICTOR BREYER.

LA FINALE DU VÉLODROME D'HIVER

LA réunion de clôture du Vélodrome d'Hiver a obtenu un bon succès. Presque tous les cracks présents à Paris prirent part au Prix du Conseil gé-



Le départ du match Butler-Walthour.

néral. Poulain, que ses partisans avaient quelque peu délaissé craignant qu'il n'ait pas encore parfait sa forme, leur a donné

un démenti formel en enlevant deux manches sur trois de la finale et en arrivant bon second dans la dernière. Van den Born était second, Ellegaard troisième.

La course de demi-fond a causé une profonde surprise. Nat Butler, au lieu d'être battu par Walthour, comme tout le monde s'y attendait, a fini premier dans les trois manches du match.

LA FÊTE DE LA S. N. B. S.

LA Société Nautique de la Basse-Seine a donné la semaine dernière une fête, en l'honneur de son ving-cinquième anniversaire. La soirée fut très gaie, surtout grâce à une revue en trois actes En Scène!... En Scène! de notre excellent



La revue de la S.N.B.S. Le compère Handré et la comédienne, Mile Paradys.

confrère Rouzier-Dorcières. Des couplets aussi spirituels que sportifs, un dialogue très gai, le tout enlevé avec entrain par des artistes de valeur, tel est le bilan de cette fantaisie qui recueillit les braves unanimes de la foule se et venue pour fêter la brillante société nautique de la Basse-Seine.

NOS COUREURS AU RÉGIMENT

CHACUN « classe » de conscription comporte un bon contingent de coureurs cyclistes, et la dernière n'a pas fait exception à la règle.

Parmi les plus connus des



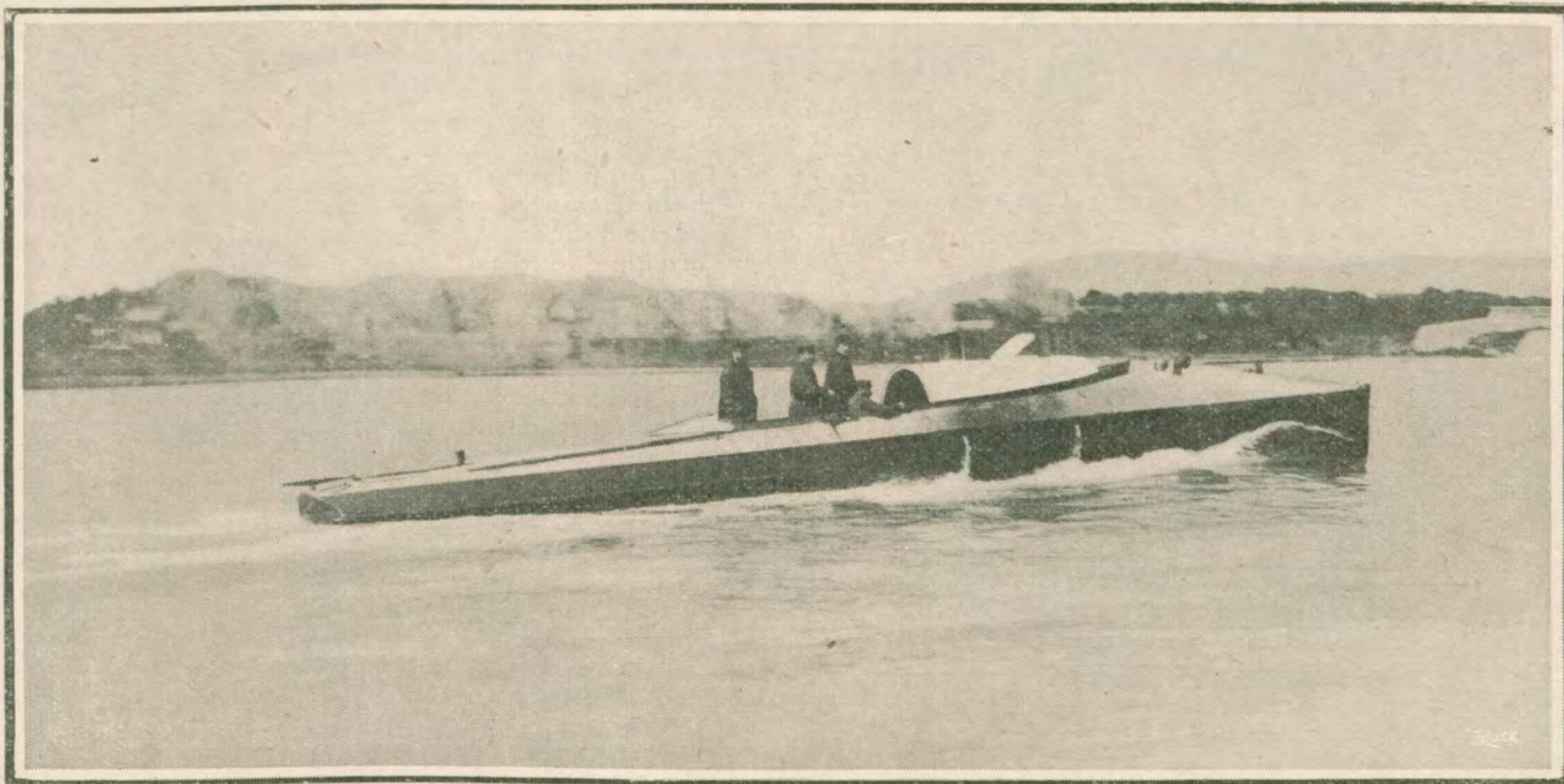
Petit Breton, actuellement au service militaire.

champions de la pédale qui portent actuellement l'« as de carreau » il faut citer Petit-Breton, le recordman du monde de l'heure sans entraîneurs, qui fait un an de service à Langres. Notre cliché le représente dans l'instruction du tireur sous les ordres d'un sergent qui apprend au bleu le maniement de la culasse du fusil Lebel.

LA VITESSE DES CANOTS AUTOMOBILES

Il paraît prudent de fixer aux environs de 60 kilomètres à l'heure la plus grande vitesse que puissent réaliser les canots actuels. Notre collaborateur C. Faroux pense qu'on n'atteindra que très difficilement cette limite à Monaco pour le meeting 1906, mais qu'on réalisera sans doute 56 ou 58 à l'heure.

DEPUIS les débuts du yachting automobile, la progression des vitesses obtenues a suivi une marche constamment ascendante : cependant, tous ceux qui veulent bien réfléchir n'auront pas manqué d'être frappés de ce fait que ce gain des vitesses est infiniment moins rapide qu'il ne le fut pour l'automobile sur route. On peut en fournir une séieuse raison en faisant remarquer que, pour un canot, les résistances à vaincre croissent comme le cube des vitesses, tandis que pour une voiture, ces mêmes résistances ne croissent que comme le carré des vitesses. Autrement dit, pour doubler la vitesse d'une voiture, il faudra, toutes choses égales d'ailleurs, quadrupler la puissance de son moteur, tandis que pour doubler la vitesse d'un canot automobile, il faudra le munir d'un moteur d'une puissance huit fois plus élevée. Ces deux assertions ne sont pas rigoureusement conformes à la vérité des faits : du moins en sont-elles suffisamment approchées pour que nous puissions en tirer d'utiles deductions.



Le Dubonnet aux essais, en rade de Nice.

Le Dubonnet, racer de 15 mètres, à M. Pérignon, coque Tellier, est muni de deux moteurs Lorraine-Dietrich de 120 chevaux chacun, accouplés en tandem.

Quel est, dans les conditions actuelles, le maximum de vitesse d'un canot automobile ?

On conçoit bien que pour un canot de longueur déterminée, il y a une limite de puissance du groupe moteur. Cette limite reculera peu à peu, en raison des progrès de la construction mécanique, elle n'en existera pas moins toujours. Il y aura donc, pour un canot de cette longueur, une certaine vitesse qu'il ne pourra pas dépasser. Voyons ensemble s'il n'est pas possible de déterminer quelle est cette vitesse supérieure, dans les conditions actuelles de la construction.

Dans ce but, voyons les causes qui limitent la vitesse. On peut, avec l'éminent ingénieur constructeur normand Izard, les diviser en quatre principales :

- 1° L'utilisation de l'hélice ;
- 2° Le frottement de l'eau ;
- 3° La résistance de l'air qui est loin d'être négligeable dès qu'on aborde les grandes vitesses ;
- 4° La résistance de la coque à la traction.

Aujourd'hui, la question de l'hélice paraît à peu près résolue. Les meilleurs résultats ont été obtenus avec les hélices à 3 ailes, chaque aile ayant la plus grande surface possible, ce qui donne à l'hélice une considérable surface d'appui sur la masse liquide. Les progrès accomplis, les excellents rendements constatés permettent de penser que la conquête de la vitesse ne saurait être arrêtée par ce facteur.

La considération de la résistance provenant du frottement de l'eau montre que le minimum de résistance totale est assuré, lorsque la longueur est égale à sept ou huit fois la largeur : quant au tirant d'eau moyen en ordre de marche, il doit osciller comme valeur autour de la moitié de la largeur.

En troisième lieu, à une vitesse horaire de 50 ou 60 kilomètres, la résistance de l'air est loin d'être négligeable. Aux autres préoccupations qui l'étreignent, le constructeur de coques se trouve donc dans l'obligation supplémentaire de prévoir un canot « coupe-vent » de veiller à l'arrondi des formes, à leur affinement, aussi bien au-dessus qu'au-dessous de l'eau. (Izard.)

Si l'on étudie la façon dont varie cette résistance par rapport aux proportions de l'embarcation, on s' imagine aisément que sa valeur s'accroît avec la section transversale ; cette section étant maximum pour les grandes largeurs de canot, on en a déduit logiquement que la résistance de frottement de l'air sera d'autant plus grande que le rapport de la longueur à la largeur sera plus faible.

Nous arrivons enfin à la question primordiale de la coque. Les trois principaux facteurs qui, dans la conquête que nous poursuivons de la vitesse, constituent les trois écueils les plus difficiles à éviter, sont :

- a) La finesse de formes, qui préside à la formation de vagues nuisibles.
- b) La longueur et le déplacement dont dépend théoriquement le maximum de vitesse.
- c) La résistance et la puissance motrice nécessaire.

Nous ne nous livrerons pas à d'arides développements sur la question des formes, qui n'intéresse réellement que les spécialistes. Sur le second point, nous dirons que le maximum de vitesse que peut atteindre un canot de dimensions données, est sensiblement proportionnel à la longueur de ce canot.

Il convient d'insister particulièrement sur ce point, car, pour comparer les performances accomplies par deux canots, il faut comparer préalablement leurs longueurs. C'est pourquoi les vitesses atteintes par de petits canots comme *la Rapide* et *l'Antoinette* au courant de la saison 1905, sont réellement stupéfiantes.

Sait-on qu'en vertu de la loi de similitude, un paquebot de la taille de *Deutschland*, qui réaliserait une semblable vitesse proportionnellement à la longueur, irait du Havre à New-York en une journée et demie ? Cette simple réflexion montre l'immensité des progrès accomplis par nos constructeurs de coques et nos fabricants de moteurs.

Il nous reste à évaluer la puissance nécessaire à l'obtention de ces vitesses réellement formidables. Ici, l'expérience sera du plus précieux secours à la théorie : M. Izard a dressé naguère, d'après les *Transactions* de la Société Américaine des ingénieurs navals, un diagramme permettant d'arriver à des conclusions du plus grand intérêt.

Pour un canot de 12 mètres (c'est la catégorie dans laquelle on atteindra probablement cette année à Monaco la plus grande vitesse, à moins que...)

A 15 kilomètres à l'heure, il faut une puissance de 15 chevaux.

A 30 kilomètres à l'heure, il faut une puissance de 42 chevaux.

A 40 kilomètres à l'heure, il faut une puissance de 75 chevaux.

A 50 kilomètres à l'heure, il faut une puissance de 140 chevaux.

On voit, avec quelle promptitude la puissance requise s'accroît.

Or, pour atteindre 60 kilomètres à l'heure, avec ce même canot de 12 mètres, il nous faudra la formidable puissance de 260 chevaux.

Le poids augmente avec la puissance du moteur, donc aussi le déplacement, et pour 1906, exception faite pour les *Antoinette*, à cause de l'exceptionnelle légèreté du moteur de Levavasseur, il est permis d'affirmer que placer 260 chevaux dans la coque d'un racer de 12 mètres, c'est à peu près le maximum de ce que peuvent faire nos constructeurs.

D'où il résulte que le maximum actuel de vitesse paraît être 60 kilomètres à l'heure.

Fera-t-on du 60 à Monaco ? Il nous suffit de voir si un canot répond aux conditions requises.

Or, le *Cafit*, qui court dans cette catégorie des 12 mètres, sera pourvu de deux moteurs Itala, chacun de 4 cylindres à 180 d'alésage, ce qui paraît devoir donner une puissance totale de 250 à 260 chevaux ; mais il y a à faire intervenir la question du rendement. C'est pourquoi, je ne pense pas qu'aucun des canots de cette catégorie atteigne le 60 à l'heure.

Je faisais tout à l'heure une prudente réserve pour les *Antoinette*. L'une de ces embarcations est un racer de 8 mètres, équipée d'un moteur Levavasseur de 220 chevaux. Il est permis de penser qu'elle pourrait réaliser dans ces conditions, une belle prouesse, en abattant une courte distance à l'allure du kilomètre à la minute.

Sans doute, ces spéculations offrent toujours quelque chose de dangereux, parce qu'en matière de yachting automobile, la théorie est encore incertaine : mais j'ai seulement voulu montrer aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, combien la conquête de la vitesse était plus pénible sur l'eau que sur terre et quel bienfaisant effet elle ne manquera pas d'avoir en conséquence, non seulement sur les constructeurs de coques, mais encore sur les fabricants de moteurs.

C. FAROUX.

Le Torse et les Jambes des Coureurs à pied

Dans la course à pied le tronc travaille par la qualité de sa constitution et les jambes par leur action



Shrubb.

Le digne successeur de George, a tordu tous les hommes qui lui furent opposés. Ses pieds, d'une longueur démesurée, lui fournissaient un bras de levier unique.

DANS un précédent article, nous avons étudié le rôle des bras dans la course à pied et nous avons démontré comment ils servaient de régulateurs au mouvement de l'ensemble du corps. Nous allons aujourd'hui passer à l'appareil moteur, le torse et les jambes.

C'est à dessein que nous énonçons d'abord le tronc, car si les jambes sont destinées à donner le mouvement propre de la machine, le torse en est pour ainsi dire la chaudière, car c'est dans son coffre que se

passent les transformations d'énergie qui permettent aux jambes de se mouvoir plus ou moins vite.

Ce qu'il faut pour bien courir Ceci nous permettra de poser comme règle fondamentale cet axiome : « Pour bien courir il faut avoir de bons poumons et pas de ventre, et des jambes solides. »

Expliquons-nous :

D'abord « pas de ventre, et cela tout simplement parce qu'en course c'est un poids mort ». Passons aux poumons. La course étant un mouvement violent, la combustion d'oxygène qu'elle nécessite est par conséquent très grande elle-même et bien au-dessus de la combustion qui a lieu pendant la simple promenade. C'est du tirage forcé à côté d'un petit feu de veuve.

Pour obtenir cette combustion sans fatigue, il faut que les réservoirs d'air soient vastes, le plus vastes possible, de façon que leurs mouvements d'inspiration et d'expiration ne se précipitent pas de plus en plus pour aboutir à l'essoufflement. Il faut de plus, que ces vastes réservoirs n'aient pas de fuites, causées par des lésions tuberculeuses ou autres et il faut enfin qu'une longue gymnastique leur ait donné la souplesse et l'automatisme qui leur permettra de fonctionner sans à coups à la manière d'une bonne machine à deux cylindres bien équilibrée.

Il faut donc de bons poumons bien larges, bien profonds et absolument intacts, logés dans une cage thoracique qui, par ce fait même, sera vaste et profonde. A ce sujet, la meilleure preuve qui puisse exister de la nécessité qu'il y a pour le coureur d'avoir une poitrine solide est l'examen des quelques photographies qui illustrent cette étude.

Voyez Jupp et Morton, ces deux types parfaits du sprinter. A première vue, ils paraissent presque épais, tant leur buste a pris de développement ; mais quand on songe que ces deux masses ne sont que muscles et que l'on se figure quelle doit être la capacité thoracique de ces deux coureurs, on n'est plus étonné des résultats stupéfiants qu'ils ont atteints dans leur carrière déjà longue. La quantité énorme d'air qu'ils peuvent emmagasiner leur permet de respirer très rarement dans les courses de plus de cent mètres et pas du tout dans une course moins longue, et leur masse, poussée

par un moteur puissant comme le leur, peut atteindre dans les dernières foulées de la course une vitesse qui n'est pas permise aux coureurs d'un moindre échantillon.

Après les sprinters passons aux stayers.

Leur caractéristique est une apparence moins robuste que celle de leurs collègues de course de vitesse, et un examen logique du travail qu'ils fournissent explique cette différence.

Le travail du coureur de fond mis en ligne avec celui d'un coureur de vitesse peut être comparé à celui de deux hommes qui, ayant à soulever une même lourde masse, le font, l'un rapidement, en une seule fois peut-être, tandis que le second le fait en fractionnant la même masse, en en soulevant l'un après l'autre, méthodiquement, tous les morceaux.

Le travail de ce dernier, le coureur de fond, n'est donc pas violent, mais beaucoup plus long. Il faudra donc, pour pouvoir l'accomplir, un entraînement à la fatigue, une résistance dont le sprinter n'aurait que faire, lui dont l'effort ne dure que quelques secondes.

Etant donné ces conditions, le poids, loin d'être un avantage pour lui, serait pour le stayer un inconvénient grave et à de rares exceptions près (le coureur irlandais Daly en est une et Gustave Thomas en est une autre), les coureurs de fond sont des gens de taille moyenne et parfois petite et ne brillent pas par une apparence très puissante.

Voyons comment ils courent.

L'idéal en course de fond est de se conserver frais assez longtemps pour avoir, quelle que soit la distance à parcourir, pour avoir, dis-je, assez de ressources à l'arrivée pour obtenir à l'emballage une victoire qu'un autre adversaire peut vous disputer alors.

Le travail des poumons Comment arriver à ce résultat ?

Par l'entraînement à la distance et par un système d'inspiration qui envoie assez d'oxygène à l'organisme pour en entretenir l'activité et qui soit assez régulier pour empêcher l'essoufflement fatal. Et là encore, nous sommes amenés à étudier le torse de notre stayer et la façon dont ses poumons doivent fonctionner.

La capacité thoracique du coureur de fond est toujours plus faible que celle du coureur de vitesse et cela, en conséquence de la masse même de l'individu, qui est moindre chez le premier que chez le second, mais elle doit être supérieure à celle d'un autre homme de même taille et ne



Cornwallis.

Le plus bel athlète d'Oxford et peut-être d'Angleterre, aussi bon sur le 1/4 de mille que sur le 1/2 mille. Sa silhouette donne encore raison à la théorie que nous soutenons ici.



Jupp.

Un beau type d'athlète, au déboulé terrible.



Morton.

Le plus parfait sprinter qui soit actuellement.



Lermusiaux.

Presque un ancêtre, a été le digne rival de Soalhat et a établi des records qui restèrent longtemps debout.

pratiquant pas la course à pied. En effet, la continuité de l'effort oblige les poumons à se développer plus complètement, depuis le jour où l'entraînement commence, jusqu'à celui où le coureur est dans sa meilleure forme.

Il est pourtant une chose qui, à première vue, semble donner tort à ce qui vient d'être énoncé plus haut.

Au premier abord, certains coureurs de fond paraissent des gringalets sans aucune étoffe, à côté des coureurs de vitesse. Cela tient à ce que chez beaucoup d'entre eux, la cage thoracique n'est pas large, mais profonde, ce qui, au fond, revient au même au point de vue du cube d'air emmagasiné à chaque inspiration.

Actuellement, Bouchard est un autre exemple de ce manque apparent du développement des poumons et pourtant, Bouchard a à son actif un beau bagage de brillantes performances. On dira peut-être qu'il est avant tout énergique.

Cela est vrai, mais croyez-vous que l'énergie, quand elle est seule, permette de gagner des courses ou de battre des records comme celui de l'heure. Non, elle doit être servie par de bons poumons et de bonnes jambes, et Bouchard a les uns comme les autres.

Nous avons parlé plus haut de la respiration des coureurs de fond sans dire comment elle devait s'effectuer.

A notre avis, la simple respiration à deux temps, inspiration et expiration, qui est celle du monsieur tranquille qui se promène, devient singulièrement insuffisante lorsque ce monsieur court pour accomplir le plus vite possible un nombre variable, mais respectable de kilomètres. A faire ce métier-là, les inspirations suivies d'expirations se répèteraient avec une rapidité vraiment trop grande, et notre brave coureur, après avoir d'abord senti ses poumons le gêner, puis la respiration devenir de plus en plus ardue et de plus en plus haletante, serait finalement essoufflé, et quelque désir qu'il pourrait avoir d'arriver au but, se verrait obligé de s'arrêter pour reprendre ses sens et sa respiration perdue.

Comment remédier à cet état de choses ?

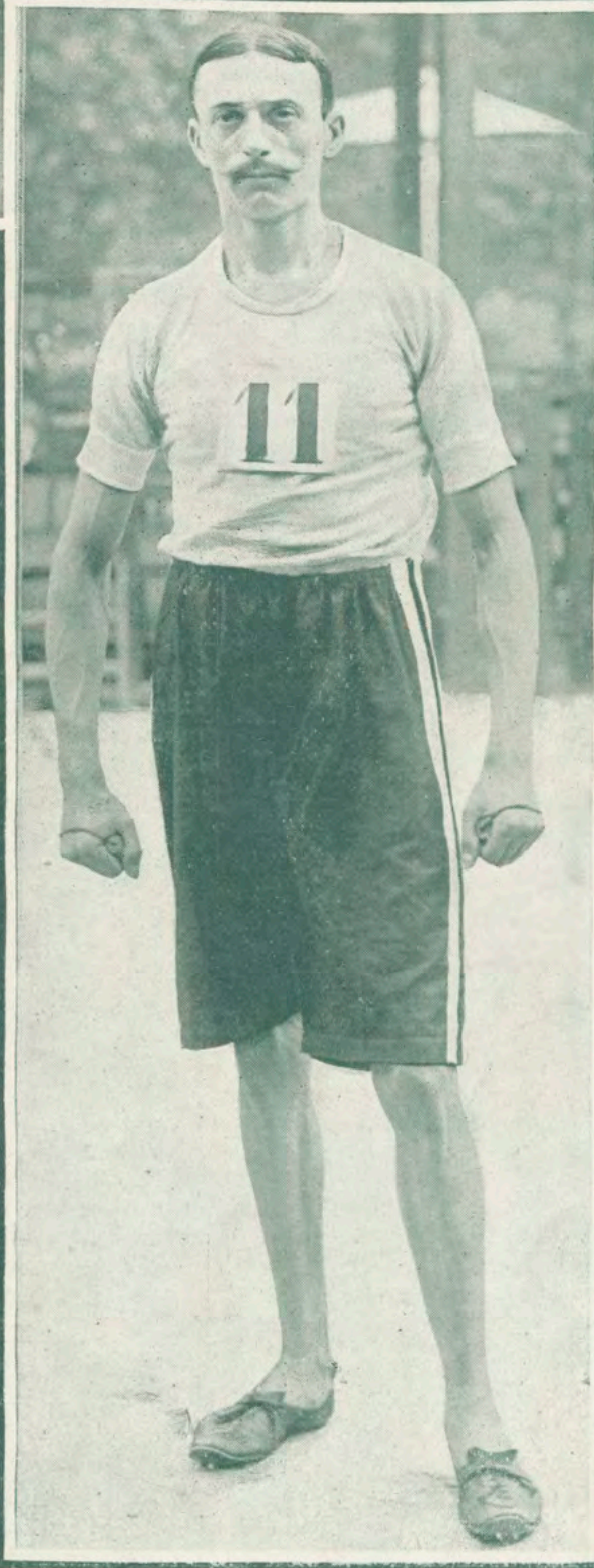
Au fond, chaque coureur est un peu cachotier et garde pour lui les petits trucs que l'expérience a pu lui dévoiler.

Les Shrubbs, Ragueneau et autres étoiles de la course de fond n'ont jamais dit comment ils font pour ne pas s'essouffler. Nous faisons comme eux, et voici une recette qui, du bon, car son application, durant une longue carrière de coureur, n'a jamais donné de mécomptes.

Puisque c'est la précipitation des mouvements d'inspiration et d'expiration qui occasionne l'essoufflement, pourquoi ne pas essayer de supprimer cette répétition trop rapide de mouvements contraires et nécessairement incomplets et la remplacer par des mouvements plus lents et plus complets.

Un Truc de respiration. Expliquons-nous. Quand on marche on respire à peu de chose près, à l'air on a un mouvement complet (inspiration suivie d'expiration) pour deux pas.

Quand on court, le mouvement des jambes devenant plus rapide, pour ne pas précipiter celui des poumons, pourquoi ne pas faire accomplir à la respiration son cycle complet en quatre pas au lieu de deux ?



Deloge

Ses jambes longues, sa poitrine profonde lui permirent de remporter des victoires éclatantes. C'était le type du coureur de 1.500 mètres.



Gustave Thomas.

Homme puissant, a été à un moment notre meilleur coureur de fond professionnel.

D'où le truc suivant, qui demande un certain entraînement, mais qui, à la longue, devient presque instinctif.

Au lieu de respirer en deux temps, respirons en quatre, deux inspirations suivies de 2 expirations, le tout coïncidant avec le moment où les pieds posent successivement à terre, la respiration complète prendra le temps de quatre foulées et son système ne s'accélérera pas. De plus, les 2 inspirations successives permettront aux poumons de s'emplier plus complètement, plus profondément, alors que dans la respiration ordinaire pratiquée en course, l'inspiration, par sa précipitation même, ne peut qu'être incomplète; l'expiration elle aussi, n'est pas plus suffisante et il subsiste toujours dans les poumons un reliquat d'air vicié qui n'est pas éliminé, d'où mauvaise combustion et essoufflement rapide.

Ce qu'il faut en conclure. De toute cette étude, on peut tirer cette conclusion logique :

Avant de courir il faut savoir si l'on peut le faire non seulement avec fruit, mais surtout sans risque. Il faut être bien prudent car la tâche est dure et pourrait être fatale aux malingres qui voudraient s'y atteler. Bien des fois, nous avons vu de jeunes coureurs se révéler brusquement en un coup d'éclat puis brusquement disparaître. Que leur était-il advenu ? Mal conformés pour l'exercice terrible qu'est la course dure, ils s'étaient prématurément usés et leur gloire d'un jour n'avait pas eu de lendemain.

L. DE FLEURAC.

NOUS pouvons fournir à nos lecteurs la collection brochée de la *Vie au Grand Air*, qui contient dans ses 8 volumes l'histoire complète et illustrée du sport dans ces huit dernières années.

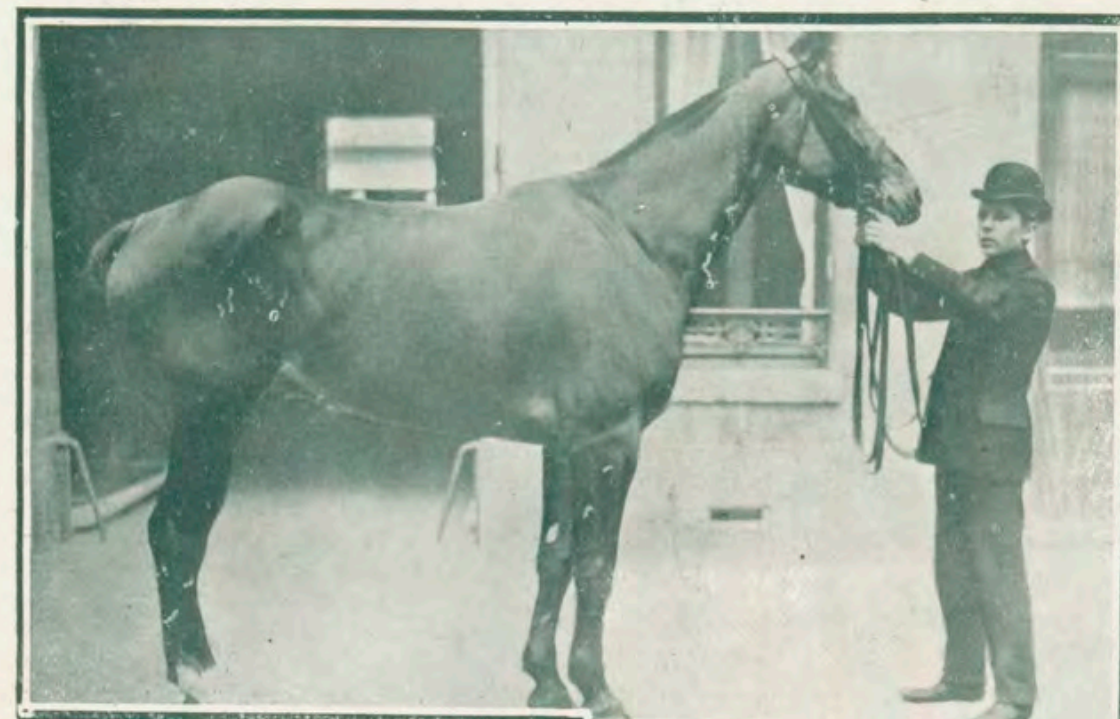
Nous livrons ces collections au prix de 50 francs l'année 1898 — extrêmement rare — de 18 francs jusqu'en 1904 inclusivement et de 24 francs pour 1905.

Ajouter 1 fr. 25 par volume pour le port.

A PROPOS DU CONCOURS HIPPIQUE



Zut ex-Farladet, à M. d'Aubas de Gentilet 1^{er} prix, Hunters.



Lutin, à M. Riant (M. Crousse), 1^{er} au Prix de Juigné.



Cyrano, ch. rouan, 4 ans, M. Viguer, 1^{er} prix 3^e classe, 1^{re} division.

Par le Marquis

Les concours hippiques organisés par la Société hippique française ont eu la plus heureuse in-

La Société Hippique française n'enseigne pas: elle juge; mais dans son jugement, uniquement basé sur des résultats, elle indique la direction à donner à l'instruction. Son fondateur, le marquis de Mornay, intelligence d'élite et organisateur de grands envergure, avait pensé que le saut d'obstacles était l'exercice qui renferme le plus de leçons. En effet, il exige de la solidité, de l'assiette et du liant, une certaine dose de moral, la puissance des bras jointe au moelleux de la main le tact des jambes pour ne s'en servir qu'au besoin, l'acquit nécessaire au maintien du cheval droit et équilibré, l'habileté nécessaire pour prévenir les défaillances ou en triompher, enfin le dressage et la mise en condition. Aussi, est-ce sur les sauts d'obstacles que le marquis de Mornay a institué les règles du jugement qu'il a inspirées à la Société Hippique française, règles suivies et appliquées, d'une façon intelligente et pratique, par ses collaborateurs et ses successeurs.

Quels progrès n'a-t-on pas obtenus, si l'on compare les résultats acquis depuis quarante ans, à ceux obtenus précédemment dans les écoles, pour tant dirigés par des maîtres de grand savoir, les Newcastle, Pluvinel, d'Abezac, Baucher, Dauré, L'Hôte et ceux qui les suivent!

L'enseignement est dirigé vers un but pratique. Ce qui différencie essentiellement l'éducation hippique de la Société de celle de la vieille école du manège, c'est le côté simple et pratique et l'adaptation de l'équitation aux besoins actuels: il ne s'agit plus, en effet, de marcher à pas compté, de relever l'action d'un cheval pour en étaler la grâce au détriment de la vitesse, il faut se servir du cheval de manière à le transporter le plus vite possible d'un point à un autre, quels que soient les obstacles que l'on rencontre, de dépenser le minimum de forces pour produire le maximum de travail utile; tel est le but atteint par cette direction donnée à l'équitation par la Société hippique française: but essentiellement pratique, tant au point de vue de l'élément civil que surtout au point de vue de l'élément militaire, qui est le principal objet de ses efforts.

Si nous nous reportons, en effet, à quelques années en arrière, nous voyons des parcours plus simples, des obstacles moins nombreux et moins élevés, couverts par des chevaux sautant mal, sans condition, d'un modèle defectueux, souvent montés par des cavaliers habiles et parfois grotesques.

Aujourd'hui, sur des parcours plus variés, plus difficiles, dans lesquels la main est obligée d'intervenir pour détacher les chevaux de la routine des anciens parcours, on voit des cavaliers expérimentés monter des chevaux de premier choix, admirablement dressés et en pleine condition, avec un grand tact, la connaissance du train et le sentiment des forces de l'animal qu'ils pilotent pour bien finir dans un temps minimum.

Mais, de ce que la manière employée par la Société Hippique française pour réaliser de grands progrès a amené des résultats incontestables, il ne s'ensuit pas qu'elle est le seul et unique moyen à employer, bien au contraire. L'instruction classique d'éducation di-tactique, dont elle est le complément, en est la base primordiale. Les Ecoles de cavalerie de Saint-Cyr, de Saumur, des Ecoles de guerre et de Fontainebleau sont les éléments indispensables d'une instruction équestre complète. Aussi voit-on les officiers, tels que MM. Daguilhon-Pujol, Haentjens, Crousse, de Champsavin et tant d'autres, tenir la tête parmi les gentlemen, tandis que par ailleurs ils ont remporté partout les premières places dans les concours internationaux chez nos voisins.



Snob, à M. de Fleury, lieutenant au fameux 28^e dragons, 1^{er} du Prix de l'Omniun.

LES PROGRÈS DE L'ÉQUITATION

de MAULÉON

fluence sur les progrès de l'équitation en France et sur la direction de l'enseignement pratique.

Les épreuves d'obstacles pour officiers et gentlemen ne sont pas les seuls encouragements que la Société Hippique distribue à l'équitation. Dans le but de maintenir le goût du cheval, menacé par l'usage des moteurs mécaniques, et de préparer les jeunes gens aux examens et plus tard aux exercices des Ecoles du gouvernement, elle a créé des concours d'équitation pour les jeunes gens de 16 à 20 ans, et, en vue de former des hommes d'écurie capables de tirer le meilleur parti possible des chevaux de l'élevage français, car en somme c'est l'homme qui fait le cheval, et qui le fait valoir, elle a institué des concours de dressage à la selle et à l'attelage pour les hommes faisant partie des Ecoles de dressage ou en service chez les éleveurs: ce côté a un intérêt capital.

Ne pouvant juger des faits, car elle s'adresse ici à des commençants, elle a nommé des commissions qui se prononcent sur l'application des principes. Dans ses jugements, la commission a indiqué qu'en instruction il fallait éviter certains faux errements qui consistaient à faire monter les débutants en bride et en éperons avant de leur apprendre à monter en filet et en cavalier, à leur faire traverser leurs chevaux avant qu'ils ne sachent les maintenir droits à faire du passage avant de savoir trotter, à essayer de la haute école avant de savoir monter à cheval; elle a voulu voir des chevaux droits, équilibrés et calmes, des cavaliers souples, confiants et bien assis dans leur selle, leurs mains liées à la bouche de leurs chevaux, faisant de leurs jambes un usage approprié aux circonstances, de manière à ne pas transformer leurs aides en agents provocateurs: elle a voulu, en un mot, former des cavaliers avant de faire des écuyers.

Les progrès ont été lents à se faire sentir, car malheureusement, les élèves qu'absorbent leurs études, n'ont point assez de temps à consacrer aux leçons de manège, tel est l'écueil; mais ils sont incontestables et sont sensibles en province souvent, où les professeurs sont plus en contact avec les commissions et plus attentifs à suivre leur direction, de même qu'ils ont plus longtemps leurs élèves sous la main. Quant aux hommes des écoles de dressage, grâce aux conseils qu'ils suivent fidèlement, joints à la nécessité de tirer tout le parti possible des chevaux qui leur sont confiés, ils sont arrivés à une transformation réelle dont la répercussion se fait sentir, tant dans les présentations des chevaux attelés et montés, que dans les épreuves d'obstacles réservées aux chevaux de classe et qui s'améliorent tous les ans.

Continuateur des traditions de ses prédécesseurs, le baron du Teil du Havelit saura, par son zèle et son dévouement, donner un nouvel essor à la Société Hippique Française qui devient de plus en plus une œuvre nationale.

Marquis de MAULÉON,

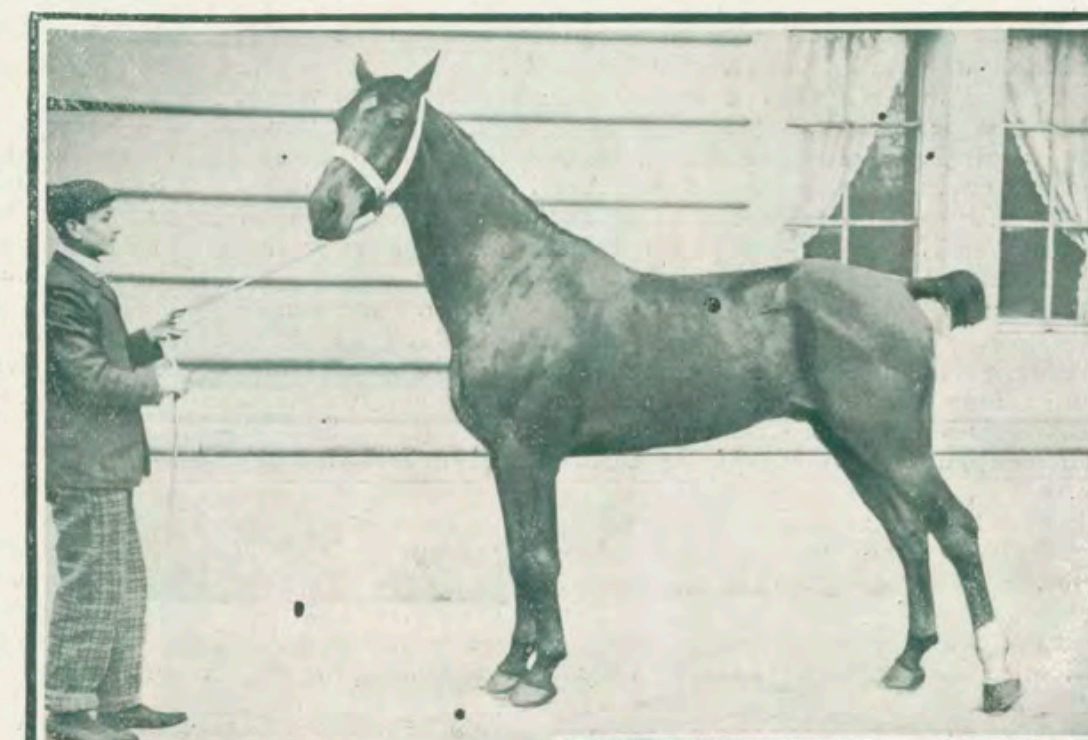
Membre du jury des Concours Hippiques.

Ainsi que nos lecteurs l'ont vu, nous avons demandé à propos du Concours Hippique des articles aux sommités de l'hippisme. La semaine prochaine, pour faire suite à l'étude du marquis de Mauleon, nous en publierons une du comte de Comminges sur les officiers au Concours Hippique et sur les sauts d'obstacles. Ce que nous faisons pour cette so-ennité, nous le ferons pour tous les sports.

Nos lecteurs se sont d'ailleurs rendu compte de nos efforts pour faire de la Vie au Grand Air la revue sportive idéale, c'est-à-dire la plus complète, la plus compétente et la plus variée. Divisée en trois parties: sports mécaniques, athlétiques, hippiques et cynégétiques, la Vie au Grand Air publie des articles de MM. Faroux, comte Mortimer-Mégret, E. Archdeacon, Chevreux, Charron, marquis de Mauleon, comte de Comminges, de Caters, M. Boulenger, J.-Joseph Renaud, P. Mégret etc.



Robert Coeur, à M. Paul Chabaut (M. de Juge-Montespiou), 1^{er} du Prix de l'Élevage.



Golden Fly, au lieutenant de Bourbon (lieut. Ribet), 2^e du Prix Juigné.



Clémence, j. al. brûlé, 4 ans, à M. Aug. Roy, 1^{er} prix, 2^e classe, 1^{re} division.



Hackneys, attelés en paire, à M. Wynans, présenté par M. Gooch. (Obtenu par les plaques Lumière.)

LYON BATTU PAR PARIS

Le Stade Français a triomphé du Football Club de Lyon, qui lui a opposé une très belle résistance



Une charge du Football Club de Lyon, suivi de près par le Stade.

LENTEMENT, mais presque sûrement, le Stade français s'achemine vers le titre de champion de France. S'il le remporte dimanche, il faudra avouer qu'il l'aura bien mérité. La nouvelle organisation des championnats de France lui a fait, en effet, la tâche dure. On se souvient qu'autrefois la région parisienne était traitée au régime de faveur. Son champion était qualifié d'office pour la finale, tandis que les champions des diverses régions entre lesquelles la France est départagée se mesuraient entre eux et le hasard de leurs rencontres désignait l'heureuse équipe qui allait avoir l'honneur de se rencontrer avec le grand Club parisien. Ce régime peu égalitaire ne pouvait durer. Aussi bien, était-il injuste, depuis qu'il s'était formé dans les grandes villes de province, à Lyon, à Bordeaux, à Toulouse, au Havre, des équipes fort capables de mériter le titre de champion, et qui l'ont d'ailleurs bien fait voir.

Maintenant, la région de Paris est considérée comme une simple région de la France, et à ce titre, elle dispute les demi-finales. Mais, de ce fait, le Stade a eu à rencontrer successivement le Racing Club, le Havre, Lyon; on pourra donc dire que quand il aura rencontré Bordeaux, dimanche, il aura eu à se mesurer successivement contre tout ce que la France — Toulouse à part peut-être — compte de teams de premier ordre en football rugby.

Cela n'est pas une mauvaise chose, certes, qui force les équipiers du vieux club parisien à se tenir sans cesse en haleine, les contraint à des tactiques diverses, les éprouve sur des terrains variés.

C'est à cet entraînement intensif, c'est aussi à la plus grande facilité qui leur est donnée de se rencontrer avec des équipes de valeur, qu'ils doivent leur victoire de dimanche dernier à Lyon. Les clubs provinciaux sont

désavantagés sous ce rapport, ceux de Lyon surtout. A moins de déplacements fatigants et onéreux qu'ils ne peuvent répéter très souvent, ils en sont réduits à jouer contre des équipes inférieures, toujours les mêmes; à ce jeu, les progrès se font lentement, l'endurance surtout ne se gagne pas. C'est ce qui explique qu'après avoir résisté vaillamment aux Parisiens, après avoir dominé, pour ainsi dire, pendant la première mi-temps, les Lyonnais ont faibli peu à peu pendant la seconde, tandis que leurs adversaires se reprenaient, devenant d'autant plus dangereux que la fin de la partie approchait davantage.

Il faut dire aussi que le F. C. L. a manqué de chance. Un essai de Peillon fait en la bonne position et pour lequel le but était certain, n'a pas été accordé par l'arbitre Muhr.

Le public a un peu protesté, oh! pour la forme. Si le fait s'était présenté à Marseille ou à Toulouse, il y aurait eu un joli chambard. Fort heureusement que Lyon, — tout le monde est d'accord sur ce point, et les Lyonnais surtout, — n'est pas dans le Midi.

Les avants lyonnais se sont montrés meilleurs que les hommes qui leur étaient opposés. Les demis stadistes ont joué hors jeu la plupart du temps, sous les yeux impassibles de Muhr, qui avait l'air de ne point s'en inquiéter. Les trois quarts lyonnais ont été malheureux dans leurs passes, les arrières ont été bons.

En somme, les deux clubs se sont fort bien comportés, et Lyon a pris une excellente leçon, dont il se tire à son honneur. Il reste au Stade la plus dure partie à jouer. Il aura du moins pour lui l'avantage de ne point être handicapé par le déplacement.

MARCEL VIOLETTE.



Duval, du F. C. L., amène le ballon en touche.

Jouée dimanche à Lyon, cette partie s'est terminée par la victoire du Stade Français, par 9 points à rien.

LES COUREURS AMÉRICAINS A PARIS

Une colonie américaine, rue Pergolèse ■ Le home presque familial ■ La table, la chambre et la salle de bains ■ De la pension au vélodrome ■ Passe temps ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

TEL coureur américain, l'an dernier, abrégé son séjour en France parce que, isolé, il ressentait dans toute son horreur la première atteinte du mal du pays. Cette année, cependant, ce même coureur est revenu en France, et si le traité qu'il a signé pour traverser l'Atlantique lui assure des billets nombreux, du moins a-t-il songé à ne pas trop souffrir de l'isolement à Paris, puisqu'il a décidé que son home serait dorénavant, non point dans un hôtel vulgaire, mais chez des compatriotes à lui, les frères Reese qui, rue Pergolèse, ont une sorte de pension de famille sportive où les compatriotes peuvent se retrouver et vivre d'une existence familiale et paternelle.

Tous les Américains de passage à Paris connaissent les frères Reese, managers émérites, entraîneurs hors ligne, et hôteliers de premier ordre.

Les chambres qu'ils offrent ne ressemblent point à celles de grands hôtels cosmopolites, la nourriture n'a point la variété des menus fameux de quelques Palace-Hôtels, mais, si les Walthour, les Kramer, les Butler, les Dems, les Menus Bedell, les Lawson, les Mettling ont pris le sage parti d'habiter là, dans une sorte de demeure yankee en plein Paris, c'est que mille avantages leur sont offerts, et qu'aux repas, que préside



Dans la salle à manger des frères Reese.
Mme Nat Butler et son mari lisent
la Vie au Grand Air.



Autour du billard.
Sprinter contre stayer. Kramer
matché contre Walthour.



Dans la baignoire.
Manager attentionné, l'un des frères Reese soigne consciencieusement Aug. Lawson.

Mistress Nat Butler, ils sont sûrs de se retrouver tous, pour parler du pays.

Un large drapeau étoilé de l'Union, drapé au mur est l'ornement principal de la salle à manger, et sous la raie tricolore du pavillon s'alignent les photographies de tous les cracks, de tous les athlètes, qui, de passage à Paris, prirent pension chez les deux inséparables « brothers ».

Phroso, poupée animée, l'un des plus curieux numéros des music-halls, fut l'hôte de la maison; voici son portrait; voici trois gymnastes aux membres musclés et solides, voici même une « girl », qui, jadis chantait sur les planches d'un concert et

dont la vertu vint se réfugier dans cet asile transatlantique. Mais les frères Reese qui donnent asile à tant de célébrités, ont surtout la spécialité d'héberger les champions cyclistes venus des Etats-Unis.

A la table, buvant du thé et mangeant à petites bouchées le mutton-chop, les pommes de terre, Kramer, en face de lui, Walthour et Lawson, son entraîneur, Nat Butler et sa femme, Mettling, Tommy Hall, Hoffmann; les deux frères président le repas. Des hors-d'œuvre, de la viande grillée, de la salade, du fromage à la crème; des bouteilles de bière légère et d'eau de Vichy; et des rires parmi ces conversations semées de plaisanteries de gosse. Kramer, le sage Kramer, se bat à coups de boulettes de pain avec Walthour; Mettling, un peu sauvage, mange rapidement et va se promener dans Paris tout seul, en attendant l'heure de l'entraînement; Nat Butler déchiffre des journaux français, et Lawson, qui prend de l'embonpoint, avant de déjeuner, va prendre dans la cuisine un bain tiède dans une grande baignoire où il barbote avec des cris de petit garçon.

Leur intérieur Voici les chambres : Kramer a déjà accroché au mur des photographies; sur la table de Nat, des tas de lettres de là-has, aux quelles va répondre sa femme, pendant qu'il roulera à toute allure sur le plancher de la Galerie des machines. Walthour s'est réfugié dans sa chambre pour se raser, et cependant les deux frères ont débarrassé la table, car il va être l'heure de partir s'entraîner. Pendant une heure, le plus jeune des deux frères va tapoter les jambes de Kramer, le masser avec conscience, après que l'athlète aura fait 10 kilomètres, sans pousser, sur la piste.

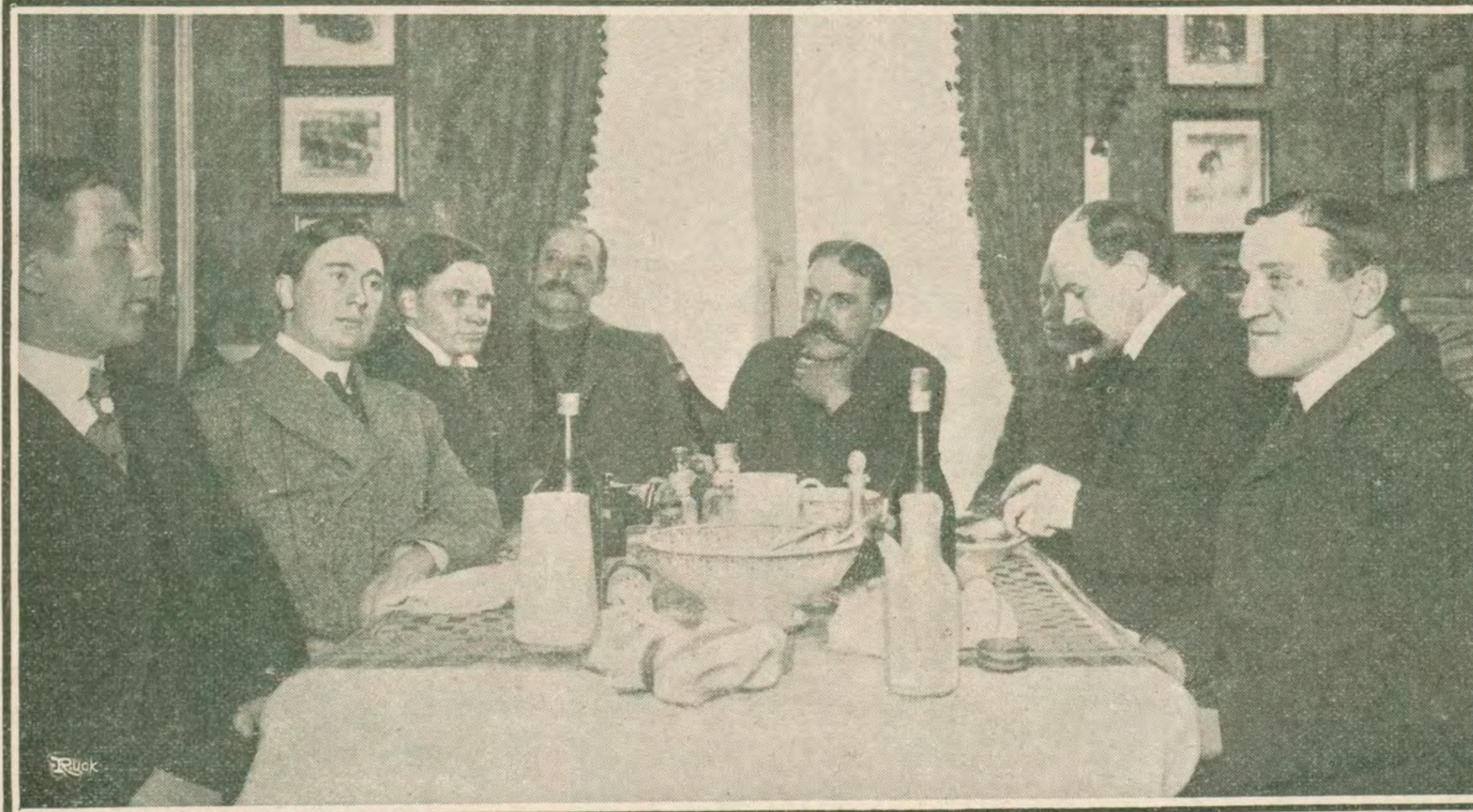
Quand l'heure des stayers viendra, dans la cabine, il règlera avec Lawson et Hoffmann les motocyclettes, il vérifiera les machines, préparera les maillots et les peignoirs. Cependant, l'autre frère, au logis, s'occupera du repas du soir et lorsque, après une journée bien remplie, la bande joyeuse des cracks reviendra au foyer, elle trouvera la table prête, les mets cuits à point

La Vie au Grand Air

accueillis avec l'appétit qu'entraîne un travail sévère. Derrière le lorgnon, le frère aîné a surveillé la cuisson des plats et si Mistress Butler lui a donné un coup de main pour mettre le couvert, c'est pure complaisance. Elle a brodé une collerette légère, toute l'après-midi, et c'est pour se délasser qu'elle se mêle des soucis de la maison.

Les athlètes, rentrent, Walthour et Kramer ont esquissé une partie de cartes rapide, Butler et Tommy Hall ont fait sur un billard quelques points particulièrement brillants, c'est l'heure du souper. Le vin, la bière et l'eau de Vichy ont repris leurs places sur la table. Kramer sent ses yeux clignoter, car il s'est levé tôt. Walthour va écrire une lettre à sa femme, restée là-bas, avant de se coucher.

A la Française Et cependant, à l'Espérance autour des tapis de manille, les coureurs français font des parties interminables en buvant des alcools ; les managers d'occasion prolongent des dominos ou des billards sans intérêt, mais, au coin de la rue Lalo, au deuxième, toutes les fenêtres sont closes, et derrière les rideaux fermés, on entrevoit vaguement la veilleuse discrète qui ne trouble point le sommeil du coureur yankee, rêvant peut-être des misses blondes qu'il retrouvera à Madison, l'hiver prochain, après une saison triomphale... ROBERT DIEUDONNÉ.



Mettling. Lawson. Walthour. Les frères Reese. Nat Butler. Kramer.

Autour de la table.



Kramer intime.
Le crack dans sa chambre de la pension de la rue Pergolèse.

Le "Shot" à l'Association

Définition du Shot // Des différentes manières de shooter // Comment on apprend à shooter // Des diverses positions du coup de pied // Quelques conseils

Il n'existe pas en français de mot technique pour désigner, en matière de football, ce que les Anglais entendent par shot. Nous avons adopté le mot et calqué le verbe : shooter.

Le shot, proprement : coup lancé, est le coup de pied qui a pour but d'envoyer le ballon dans les filets.

Une tentative a été faite pour adapter à cette expression le mot : Totter; tentative qui n'eut aucun succès. D'ailleurs : Totter ne pourrait avoir le sens spécial de shot et correspondrait plutôt au mot : Kick.

On sait qu'une équipe de football association se compose de onze joueurs, ainsi départés :

- Un gardien de but — dont le rôle, précisément, est de parer les shots;
- Deux arrières;
- Trois demis;
- Cinq avants.

C'est aux avants de shooter, après avoir, aidés de leurs demis, amené le ballon près des buts adverses. Et c'est au centre-avant, mieux placé, qu'incombe plus particulièrement ce soin. Cependant, le centre-avant étant toujours le joueur le plus marqué, il n'est pas rare que le meilleur shooteur joue à l'intérieur, à gauche ou à droite, afin d'être plus libre. Il est dans tous les cas indispensable pour un avant de posséder un excellent shot.

C'est-à-dire qu'un tel coup de pied doit être, pour tromper l'adresse et la vigilance du gardien de but, à la fois d'une grande force et d'une grande précision.

Les deux meilleures manières de shooter sont les suivantes :

Frapper avec le cou-de-pied en accompagnant le ballon le plus longtemps possible et en évitant de relever la pointe du pied. Ainsi le ballon conservera une ligne parallèle à celle du sol.

Frapper avec le côté intérieur du pied.

La première manière est plus rapide et plus violente. La seconde est plus sûre. Il faudra les employer suivant les cas.

Ainsi, s'il faut surprendre le gardien de but, un shot rapide et violent sera nécessaire. Mais s'il arrive que celui-ci soit loin et que les arrières ne soient pas menaçants, il est indispensable de frapper avec le côté du pied.

C'est pour ne pas observer ces principes, pourtant très simples, que la plupart des avants manquent des buts tout faits.

Il importe de toujours frapper le ballon très légèrement au-dessous du



Bonne manière de shooter.
Le joueur, en face du ballon, le prend sur le cou-de-pied.



Shot avec le côté du pied.
Ce shot est le plus sûr qui soit, et de la plus grande précision.

centre : trop bas le ferait filer en l'air; en plein au centre ne le détacherait pas assez nettement du sol.

Une mauvaise méthode. Une mauvaise méthode est celle qui consiste à shooter avec la pointe du pied. Le ballon est ainsi conduit ou à gauche ou à droite, le plus souvent en l'air. Cette méthode est d'autant plus mauvaise qu'elle peut donner par hasard un bon résultat, ce qui n'encouragera pas les débutants à l'abandonner.

Un bon joueur n'aura besoin ni d'arrêter, ni de placer son ballon pour shooter. Il faudra qu'il puisse, dans n'importe quelle position, donner son coup de pied. Il surprendra ainsi l'adversaire; et le gardien de but, en admettant qu'il puisse voir où le ballon va être envoyé, n'aura pas le temps de se précipiter. Un bon joueur devra ainsi tromper le gardien de but sur la direction de son coup de pied. Il saura par des feintes de passes, le déplacer et le rendre hésitant, pour ensuite shooter directement.

Mais il faudra s'abstenir de toute fantaisie, qui nuirait à la rapidité du jeu, et ne pas gâter ainsi par un « cafouillage » une série de passes ou un dribbling bien conduit.

L'important est de prendre de vitesse les arrières et le gardien de but. C'est dire qu'il faut perdre le moins de temps possible à préparer son shot. Ainsi, ceux qui ne savent shooter que d'un seul pied — cas qui ne comporte en France que de rares exceptions — laissent échapper de précieuses occasions à placer leur ballon dans une position qui leur soit favorable.

La meilleure façon d'acquiescer un bon shot est de s'entraîner à quatre ou cinq au plus sur un but, très souvent, mais peu de temps chaque fois.

Il faudra naturellement s'exercer à prendre le ballon de volée ou de demi-volée du pied gauche et du pied droit. La manière de prendre le ballon pour un shot de volée ou de demi-volée ne diffère pas de celle du shot ordinaire. La difficulté est de ne pas envoyer le ballon trop haut.

Les avants qui jouent à l'extérieur corrigeront la tendance qu'ils ont à ne pas se mettre en face du ballon pour shooter, tendance que leur donne l'habitude de centrer.

Il faut shooter de loin à l'entraînement, à quelques mètres seulement des buts dans un match.

Or, c'est le contraire que font les joueurs. Il n'est pas rare de les voir essayer de loin un shot absolument inutile que le gardien de but adverse renvoie paisiblement.

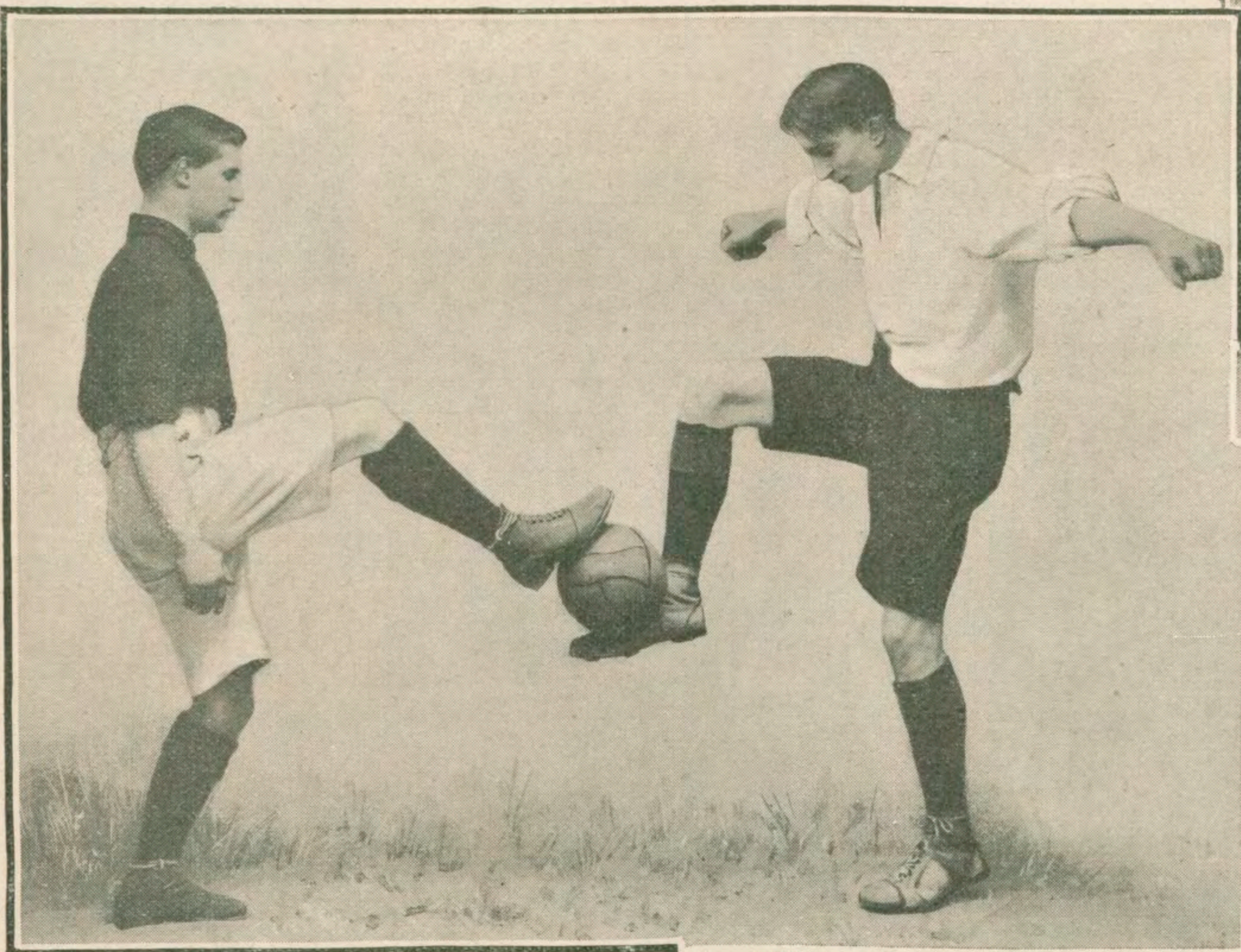
Shooter, en match, près des buts et passer au co-équipier le moins marqué sont les deux règles importantes qu'il ne faut jamais oublier.



Shot de volée.

Le ballon est toujours pris sur le cou-de-pied. Ce shot est très rapide et très violent.

Nous prions nos lecteurs de nous adresser sous forme de lettres ou d'articles leur opinion ou leurs critiques, sur les sujets traités dans la Vie au Grand Air par nos collaborateurs. Nous serons heureux de publier les lettres ou les documents qui nous sembleront intéressants, sans toutefois prendre sur ce point aucun engagement.



Arrêt d'un shot de volée.

Le pied se pose sur le ballon et le bloque.

Ces deux règles sont rarement suivies. C'est que la plupart des buts s'imaginent trop facilement avoir l'occasion de shooter et perdent tout sang-froid. Le sang-froid est une qualité indispensable à tout shooteur. Certains joueurs exagèrent cette qualité jusqu'à la rendre complètement inutile. C'est ce qu'on appelle « jouer pour la galerie ». C'est un défaut très français. On ne verra jamais « jouer pour la galerie », en Angleterre où chaque joueur travaille au contraire pour l'équipe et est la onzième partie d'un tout très homogène.

On voit donc que le shot est une chose compliquée, qui demande un entraînement suivi et bien conduit, loin d'être un simple coup de pied comme certains se l'imaginent.

BRITISHER.



Le ballon, bloqué, va être dégagé par l'arrière du pied de l'avant qui essaye de shooter à terre.

SPORT HIPPIQUE

LES FIELD TRIALS

La saison des field trials vient de commencer; samedi, nous eûmes les premiers à Boran sur les chasses de M. de Sancey-Parabere, puis viendront les fields du Pointer-Club, puis... la série est ininterrompue presque jusqu'à l'ouverture de la chasse, tantôt en France, tantôt en Belgique, tantôt en Hollande, tantôt en Allemagne.

Parmi les chasseurs, beaucoup ignorent ce que sont les field trials et parmi ceux qui savent ce que sont ces « épreuves sur le terrain », beaucoup nient leur utilité. Les field trials sont pour les chiens de chasse d'arrêt de « race noble » ce que sont pour les pur sang et les demi-sang les courses ou épreuves publiques.

Sans les courses de chevaux : trot, plat ou obstacles, nous n'aurions certainement pas la cavalerie que nous avons, notre élevage chevalin aurait décliné et nos haras ne pourraient fournir aux



Radiateur de la Belgique Dupuy à M. Servan, 1^{er} prix chiens français.

éleveurs des étalons sur lesquels ils puissent compter. Grâce aux field trials, nos races de chiens d'arrêts s'amélioreront, car ces épreuves sont le critérium des chiens de bon nez. Or, que demandait-on à un chien d'arrêt? Du nez, c'est la première des qualités; quant au rapport, le dressage l'apprend. Les sportsmen anglais ne demandent pas à leurs pointes, à leurs setters, de rapporter le gibier qu'ils ont fait tuer, ils ont pour ce service des chiens spéciaux: des retrievers, dont la fonction consiste uniquement à trouver et à rapporter le gibier tué ou blessé.

Aussi, dans la plupart de nos field trials, les juges n'examinent les chiens qu'au point de vue de la quête, du nez et de l'arrêt. Les qualités olfactives d'un chien ou d'une chienne se transmettent à sa descendance, il est donc tout à fait nécessaire d'avoir des épreuves dans lesquelles ces qualités sont « mises à jour », et les lauréats des field font d'excellents étalons, des lices parfaites.

Petit à petit, quand ces « épreuves » seront plus connues, le nombre des concurrents augmentera.

PAUL MÉGNIN.

UN ÉTALON FRANÇAIS EN BELGIQUE.

M. Edmond Blanc a vendu son cheval de quatre ans Saint Michel, par Winkfield's Pride et Simona (fille de Saint Simon), à G. Ashman. Saint Michel fera la monte



Saint Michel, que M. Edmond Blanc vient de vendre en Belgique comme étalon.

au haras de Clairchène, près Charleroi, à raison de 1.500 francs.

L'ÉTALON ARIZONA

L'ÉTALON Arizona vient d'être loué par M. de Gasté; il fera la monte en 1906 au Merlerault, à proximité du haras de La Geneyraye.

L'ancien cheval de M. de Saint-Alary est le seul représentant mâle de l'excellent Omium II, qui, pour sa première année de monte, avait donné, en même temps que lui, Kizil Kourgan.

Arizona réunit dans ses veines les sangs précieux de Dollar, d'Hermit et de Melton. Il appartient à la famille 2, et il a, par des ascendants très rapprochés, tels que Master Kildare, Araucaria, Chattanooga, Stockwell et The Flying Dutchman, des nombreux courants de sang de la famille 3; il a gagné en France près de 200.000 francs de prix.

Il a donc tous les titres nécessaires pour devenir un excellent reproducteur.

VAL D'OR ACHETÉ POUR LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE

M. UNZUR, le grand éleveur argentin, vient d'acheter Val d'Or. Le fils de Flying Fox et Wandora sera embarqué prochainement pour Buenos-Ayres; c'est le second cheval de grande classe qui, en moins de six mois, quitte la vieille Europe pour l'Amérique du Sud. Diamond Jubilee avait été acheté cet hiver par M. Ignacio Correias, en Angleterre.

Val d'Or a gagné huit des neuf épreuves qu'il a disputées, et son unique défaite s'est



Val d'Or.

produite au moment où il relevait de la maladie qui l'avait frappé, ainsi que ses compagnons d'écurie.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS

Lundi 26 mars.

1^{er} prix de l'Omnium. — 1. Snob (comte Ed. de Fleurieu); 2. Rapin (M. Cossé); 3. Mascotte (M. de Viguerie).

Mardi 27 mars.

Prix de « l'Urbaine et la Seine ». — 1. Archet (M. de Royer); 2. Goosy Gander (M. de Champsavin); 3. Prince Paul (M. de Champsavin).

Mercredi 28 mars.

1^{er} prix de l'Élevage. — 1. Robert Cœur (M. de Juge-Montespiou); 2. Zéphir (Baron Carlo de Marchi); 3. Rustique (M. de la Théardière).

Jeudi 29 mars.

Prix de la Prévoyance. — 1. Guyenne (M. H. de Royer); 2. Boy (M. Bompard); 3. Cœur de Moineau (M. Poidebald).

Vendredi 30 mars.

Prix de La Haye-Jousselin. — 1. Bobbie Burns, ex-Bob (M. de Champsavin); 2. Tobie (M. Denfert-Rochereau); 3. Conquérant (M. Lowenstein).

Samedi 31 mars.

Prix des Dames. — 1. Silvio (M. Louis Bourbon); 2. Bobbie Burns, ex-Bob (M. de Champsavin); 3. Clear Glen (comte d'Havrincourt).

Dimanche 1^{er} avril.

Handicap. — 1. Bobbie Burns, ex-Bob (M. de Champsavin); 2. Ballon (M. de Juge-Montespiou); 3. Rupin (M. Cossé).

LES COURSES

Mardi 27 mars.

Saint-Ouen. — Prix Parasang (Steeple, 3.600 m.). 1. Medwin, à M. Marino Clado (Parfement); 2. Muntjac; 3. Taidoun. (8 partants.)

Jeudi 29 mars.

Auteuil. — Prix d'Acères (Steeple, 4.200 m.). 1. Capitoul, à M. Marino Clado (Parfement); 2. Canard; 3. Ile d'Elbe. (11 partants.)

Vendredi 30 mars.

Maisons-Laffitte. — Prix Perplexe (1.400 m.). 1. Poliorcète, à M. Cooper (Cormack); 2. Chanaan; 3. Stella II. (3 partants.)

Prix des Haras nationaux (2.200 m.). 1. Ganelon II, à M. le comte de Moltke-Hvitfeldt (Ransch); 2. Gloulou; 3. Doncaster. (11 partants.)

Samedi 31 mars.

Eughien. — Prix Sheridan (Haies, 3.500 m.). 1. Gall, à M. Frézier (G. Sauval); 2. Warwick II; 3. Cliquot. (12 partants.)

Dimanche 1^{er} avril.

Longchamp. — Prix de Lutèce (2.200 m.). 1. Hilarion, à M. de Fels (Bartholomew); 2. Brat; 3. Sulfonal. (6 partants.)

Prix Juigné (2.000 m.). 1. Fellah, à M. Ed. Blanc (Stern); 2. Marly; 3. Quadrille. (14 partants.)

Prix Chevilly (3.000 m.). 1. Ixia à M. Mills (Stern); 2. Neuil; 3. Prangins. (6 partants.)

Prix des Sablons (2.000 m.). 1. Rataplan, à M. le comte de Moltke-Hvitfeldt (M. Henry) (Walk Over).

HOCKEY

Dimanche 1^{er} avril.

Parc de la Faisanderie. — L'équipe d'Angleterre bat l'équipe de France par 1 but à 0.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 1^{er} avril.

Le Club Français bat le Football Club Suisse par 4 buts à 0.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 1^{er} avril.

Le Stade Français bat le F.C. de Lyon par 9 points à rien.

SPORTS ATHLÉTIQUES

NOS RAMEURS À ATHÈNES

D'ici quelques jours, Athènes va vibrer à nouveau sous les applaudissements, les acclamations frénétiques soulevés par les exploits certainement merveilleux des nombreux athlètes accourus de toutes les parties du monde pour disputer à leurs valeureux rivaux, dans l'antique capitale de l'athlétisme, la suprématie dans tous les exercices de force et d'adresse. Tous les sports y seront représentés; l'escrime, la course à pied, la natation, etc., l'aviron y aura aussi ses fervents et si leurs fines embarcations ne ressemblent en rien aux lourdes galères que maniaient les anciens Grecs, ils montreront néanmoins qu'ils ont comme ceux-ci un cœur bien attaché et que la limite de leur vigueur est presque impossible à noter.

Parmi les athlètes que la France envoie à Athènes, pour les représenter, nous comptons huit rameurs. Ceux-ci ne sont peut-être pas tous, du moins à mon avis, les hommes qui auraient dû être désignés pour la défense de nos couleurs; étant donné qu'ils ont comme devoir de représenter officiellement la fédération française des sociétés d'avirons, c'est-à-dire 25.000 rameurs français, ils auraient dû être le résultat d'un choix minutieux et absolument qualifiés pour mener à bien la lourde tâche



Eschard. Désignères. Delaporte. Delaplane. L'équipe de la S.N.B.S. qui va représenter la France aux jeux olympiques.

qui leur est confiée.

Nous aurons cependant dans la course à un rameur l'homme le plus qualifié pour nous représenter. Gaston Delaplane, champion de France est, à mon avis, imbattable en course et je serais très étonné s'il ne remportait pas cette épreuve; j'ai seulement le regret de le voir prendre part aux courses à deux et à quatre rameurs car, si ces deux courses se disputent avant celle à un rameur, les efforts qu'il aura faits dans les deux premières le handicaperont certainement pour la dernière, mais sa vigueur et son courage sont tels qu'ils gagneront quand même.

A deux rameurs, Delaplane et Delaporte, tous deux grands, vigoureux et lourds, disputeront leur

chance jusqu'au bout, Delaporte ne le cédant en rien comme courage à son coéquipier; à quatre l'équipe est moins homogène, Désignères et Eschard, quoique très vigoureux et très courageux manquent encore un peu de pratique et sont le point faible de l'équipe. J'aurais peut-être plus d'espoir pour cette course dans l'équipe de Bayonne qui doit aussi prendre part aux courses d'Athènes; les Bayonnais ont remporté en yole de mer le Championnat de France l'année dernière, ce sont de rudes gaillards d'une résistance et d'un courage sans bornes, dont le style est peu plaisant en vérité, mais qui sont toujours à craindre dans une dure épreuve et surtout dans ce genre d'embarcation.

PAUL FLOUEST.

UN MATCH DE... BOXEUSES

Au cours d'une soirée de boxe organisée la semaine dernière à l'hôtel des Ingénieurs civils, le public a vu une inno-



Miles May et X. en boxe anglaise.

vation sous forme d'un assaut de boxe... féminin.

Celui-ci mettait aux prises Miles May et X et il a été fort mouvementé, sinon violent. En fin de compte, la partie a été à peu près égale. Reste à savoir si la grâce féminine s'accommode bien d'exercices aussi violents et qui cadrent peu, en somme, avec elle.

OXFORD CONTRE CAMBRIDGE

On sait qu'outre leur fameux match à l'aviron, les deux grandes Universités anglaises d'Oxford et de Cambridge se rencontrent annuellement en une série de courses et de concours athlétiques qui



Oxford contre Cambridge: le mille. Wish, gagnant, est en troisième position.

passionnent les milieux sportifs d'Outre-Manche.

Ce meeting a eu lieu la semaine dernière et notre cliché représente la course pédestre du mille qui met aux prises deux équipes de quatre coureurs de chaque Université! Wish (Cambridge), qui figure en troisième position dans le peloton, est sorti vainqueur de l'épreuve.

FRANCE CONTRE ANGLETERRE

Plus heureuse que l'équipe du rugby, l'équipe nationale de hockey a fait quasi jeu égal avec l'équipe d'Angleterre ■ ■ ■

Si l'on ne s'en tenait qu'au résultat brut de dimanche, il semblerait que nous ayons fait en hockey des progrès surprenants, puisque une équipe nationale française n'a été battue par l'équipe nationale d'Angleterre que par un but. Nous sommes loin de la rencontre de rugby du jeudi de la Mi-Carême. Nous serions donc bien plus forts en hockey, jeu que nous ne pratiquons guère en France que depuis trois ou quatre ans, qu'en rugby, où nous nous appliquons depuis de longues années déjà.

Mais, à examiner les résultats de plus près et avec sang-froid, les choses sont tout à fait autres. Tandis qu'en effet, l'équipe de rugby qui est venu jouer en France l'autre semaine était bien qu'il n'y avait rien de mieux pour défendre la Rose d'Angleterre, il en était autrement de celle que nous avons vue dimanche dernier. Annoncée comme un épouvantail, elle s'est montrée simplement honorable, on peut même dire que si nous avions réuni les neuf meilleurs joueurs de hockey français, nous aurions pu voir triompher nos couleurs.

En vérité, notre équipe manquait d'homogénéité et certains joueurs, par leur défaut d'entraînement et leur... mettons malchance, ont à plusieurs reprises annihilé la science et l'adresse des autres.

Sans ce défaut, primordial il faut le reconnaître, dans une équipe qui a la prétention de représenter les couleurs françaises, on peut dire que nous aurions triomphé facilement de l'équipe anglaise.



Le match de hockey. France contre Angleterre. Un engagement.
Joué sur le terrain du Stade à Saint-Cloud, cette partie a été gagnée par l'Angleterre, par un but à zéro.

La partie s'est jouée à Saint-Cloud sur le terrain du Stade Français. Elle avait attiré un millier de spectateurs fort enthousiastes. Je ne crois pas cependant que le jour soit proche où le hockey passionnera les masses, comme on est arrivé à les intéresser avec le rugby. Il manque cette fougue, ces charges, cet empoignement d'homme à homme, cette lutte de force et d'adresse entre les hommes qui se marquent mutuellement, tout ce qui fait du rugby l'image du combat, l'image de la vie aussi, n'est-il pas vrai ?
A. B.

Les sports dans les grands cercles ■ Au cercle Volney

SEUL de tous les grands cercles de Paris, et même, croyons-nous, de l'étranger, le cercle Volney possède, outre sa salle d'armes, un tir au pistolet de combat sur silhouettes.

Il est installé dans une pièce voûtée, à gauche de la porte d'entrée; dans un sous-sol éclairé à l'électricité, avec tout le confort moderne; de cinq à sept heures, les membres viennent s'adonner à leur sport préféré.



Le tir au pistolet au commandement, sur silhouettes.
A droite, M. Th. Duclos; à gauche, M. Paul Breittmayer.



La salle d'armes.
La salle d'armes du cercle Volney, installée dans les sous-sols de l'immeuble, n'en est pas moins confortable.

Tous les vendredis on y tire des poules au commandement, à l'instar de la société Le Pistolet, ancêtre de toutes les sociétés similaires. Les membres du cercle adressent des invitations et offrent aux invités gagnants des poules, des médailles et plaquettes; de réputés tireurs sont venus visiter le stand: MM. Daniel Mérillon président de l'Union des Sociétés de tir de France, le comte Clary, président du « Pistolet », André Rabel, comte de Requi-Montfort, lauréats habituels des poules du Pistolet, René Larrait, P. Théodore, etc. Ces messieurs sont reçus par M. Théobald Duclos, président du tir, MM. Dupont, René Le Roy, Legrand, de Perceval, Tissier, Paul Breittmayer, Rosset, membres.
GUSTAVE VOULQUIN.



Un Tonneau de Tourisme hippique, lauréat du Prix offert par le T. C. F.

(Obtenu avec plaque Lumière.)

LA VOITURE DE TOURISME HIPPIQUE

Le Comité de Tourisme Hippique du T. C. F. a organisé au Concours Hippique une épreuve spéciale pour voitures de tourisme

L'an dernier, au Concours hippique de Paris, le Touring-Club de France organisa une très intéressante et très instructive exposition de « tourisme hippique » puis une excursion hippique Paris-Deauville, à travers la Normandie et dont le succès fut très grand. Cette année, le T. C. F., profitant des enseignements, tant de l'exposition que de l'excursion, décida de créer pendant une des journées du concours de Paris, une épreuve exclusivement réservée aux voitures de tourisme, épreuve à laquelle il affecta d'importants prix en espèces.

Les constructeurs ont été un peu pris de court, et le nombre des concurrents fut un peu inférieur à celui que l'on avait pu espérer : quatre seulement présentèrent des voitures de tourisme, deux attelées à deux chevaux, deux attelées d'un seul cheval. Les récompenses du T. C. F. n'étaient pas uniquement destinées aux voitures, mais aux attelages entiers et le jury avait à tenir compte de l'ensemble, non seulement du cheval, mais aussi du harnachement le plus pratique pour le voyage et de la disposition de la voiture et des bagages en vue du tourisme.

Indépendamment de ces prix, des médailles étaient accordées au carrossier, au sellier harnacheur, au fabricant de nécessaires de voyage dont la voiture, les harnais et les objets avaient été reconnus le plus adaptables au voyage. Le T. C. F. aurait aussi pu comprendre, dans les candidats aux médailles, les maréchaux-ferrants : la ferrure pratique, la ferrure de voyage, facile à adopter, voilà un point essentiel.

Au prochain Concours Hippique de Paris en 1907 les concurrents seront, certes, plus nombreux, surtout que — grâce au T. C. F. et à son comité de Tourisme hippique — un mouvement très important se dessine en France.

Nous n'aurons point seulement cette année une excursion hippique, mais de multiples excursions hippiques. Les commissions départementales hippiques du T. C. F. des Côtes-du-Nord, de la Dordogne, de la Gironde, de Meurthe-et-Moselle,

élaborent des programmes d'excursions ; dans l'Aube nous aurons au mois d'août, sous la direction de M. de La Hamayde, une excursion à cheval et en voiture attelée, sur l'itinéraire Troyes-Vendœuvre-Clairvaux-Bar-sur-Seine-Troyes.

M. Boitelle — un dévoué — le plus dévoué peut-être des organisateurs, et qui a si magistralement mis sur pied et dirigé l'excursion de l'an dernier, a proposé deux projets d'excursions pour cette année : l'une en Normandie, l'autre dans les départements de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Oise et Eure-et-Loir, en prenant Paris comme point de départ et point d'arrivée.

Les selliers, les carrossiers — ceux du moins qui ne font pas la carrosserie automobile — se plaignent de la concurrence que fait à la locomotion animale la locomotion mécanique, le mouvement que crée et que maintient le T. C. F. va leur rendre l'espérance. S'ils avaient, du reste, su se tenir au courant, trouver des modèles nouveaux, résistants, pratiques et légers, la crise n'aurait pas eu lieu, ou du moins aurait-elle été considérablement atténuée. Les carrossiers surtout s'en tenaient aux modèles anciens ; ils ont mis des années et des années à faire des « américaines » et se sont laissés distancer sur notre marché par les constructeurs étrangers. Non point que l'américaine soit le type rêvé de la voiture de tourisme hippique ; mais ne pouvait-on pas créer une « américaine » de tourisme ?

Que doit être la voiture de Tourisme hippique ? Une voiture très résistante mais légère, à quatre places au plus, ou alors nous tombons dans le break ou dans le mail-coach ; elle doit être très roulante, facile à atteler, bien établie, bien équilibrée. Les coffres doivent être commodes et pouvoir contenir tout ce dont peuvent avoir besoin voyageurs et chevaux.

Quant au harnachement, il doit être léger, pratique, facile à nettoyer et établi de façon à ce qu'il puisse être réparé par un sellier de village. Au point de vue du harnachement il y a encore beaucoup à faire. Grâce au T. C. F. on y arrivera.

PAUL MÉGNIN.

LES AVANTAGES A NOS ABONNÉS

1. Ils ont droit à une prime magnifique consistant, en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers.

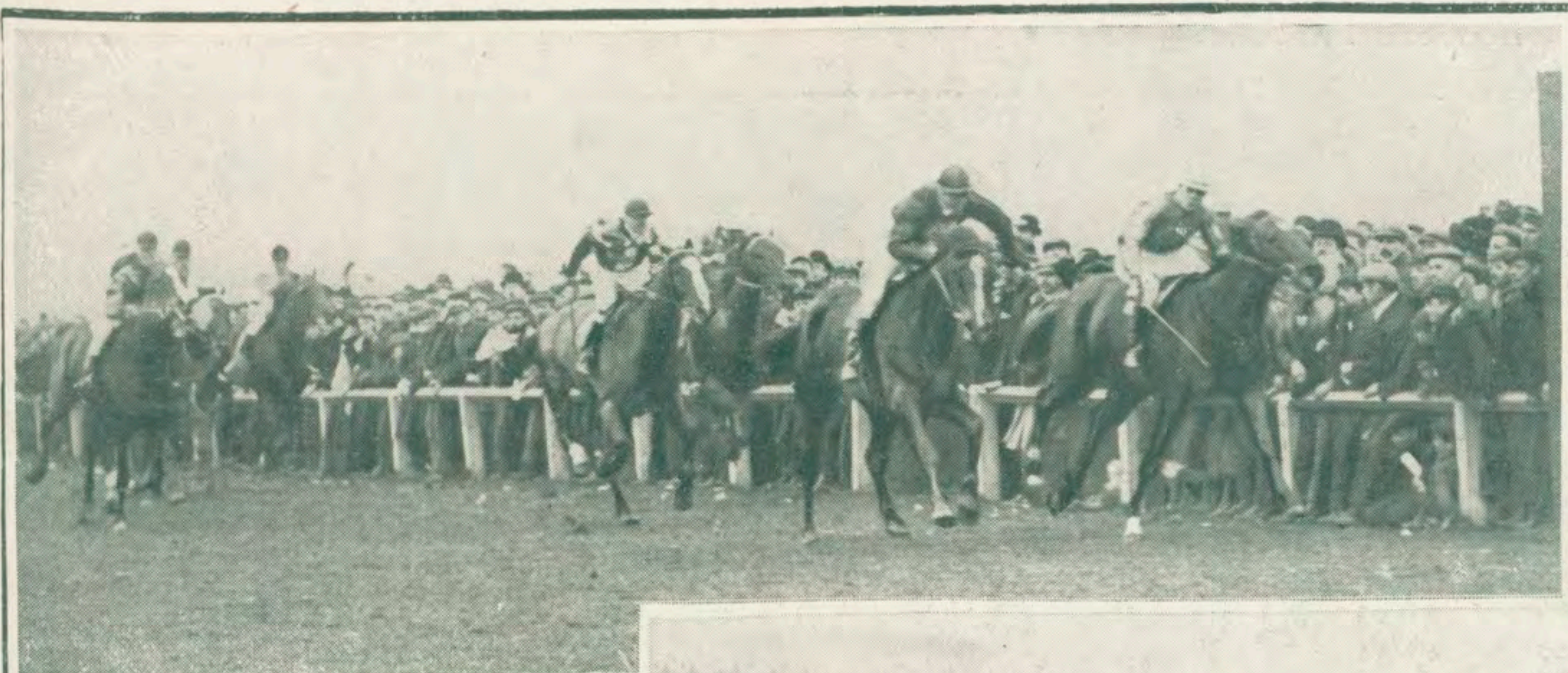
2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs ; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs.

3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres.

4. Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix.

5. Les numéros de la Vie au Grand Air et des autres publications Pierre Lafitte et ^{le} qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont envoyés à moitié prix.

UNE VICTOIRE FRANÇAISE EN ANGLETERRE



Bellhouse, Roseate-Dawn, Dean Swift, Holme Lary.

L'arrivée du Lincolnshire handicap (25.000 fr. — 1.600 m.).

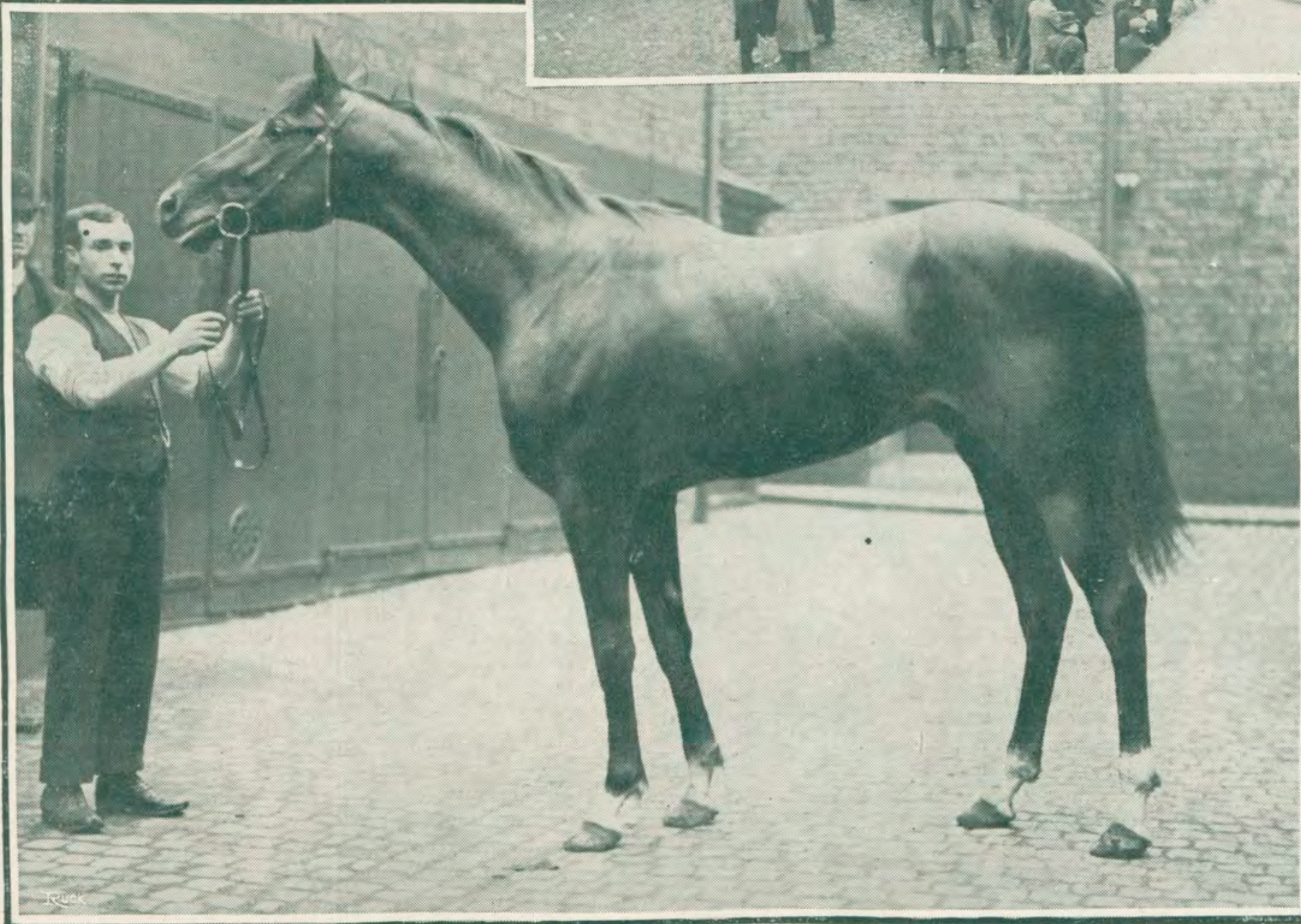
M. Michel Ephrussi a triomphé avec Ob dans le Lincolnshire handicap. C'est l'éleveur français dont les couleurs sont le plus souvent représentées sur les champs de course anglais.

L'ÉLEVAGE français vient de remporter une brillante victoire en Angleterre. Ob a triomphé dans le Lincolnshire handicap, une des grandes et classiques épreuves d'Angleterre. De tous temps, le Lincolnshire handicap — qui a toujours gardé son ancienne importance — a été très recherché des propriétaires. Souvent les chevaux français l'ont disputé, quelques-uns avec succès : Benjamin, en 1864, Poulet, en 1882, le Nicham,



L'hippodrome de Lincoln.

L'aspect des tribunes de Lincoln avant le Lincolnshire handicap.



Le vainqueur du Lincolnshire

Ob, 5 a., par Bocage et Glane. Éleveur et propriétaire : M. Michel Ephrussi; entraîneur : R. Carter senior; jockey : Bellhouse. Ob, qui a tenu la tête depuis le d-part, a gagné d'une tête sur Dean Swift.

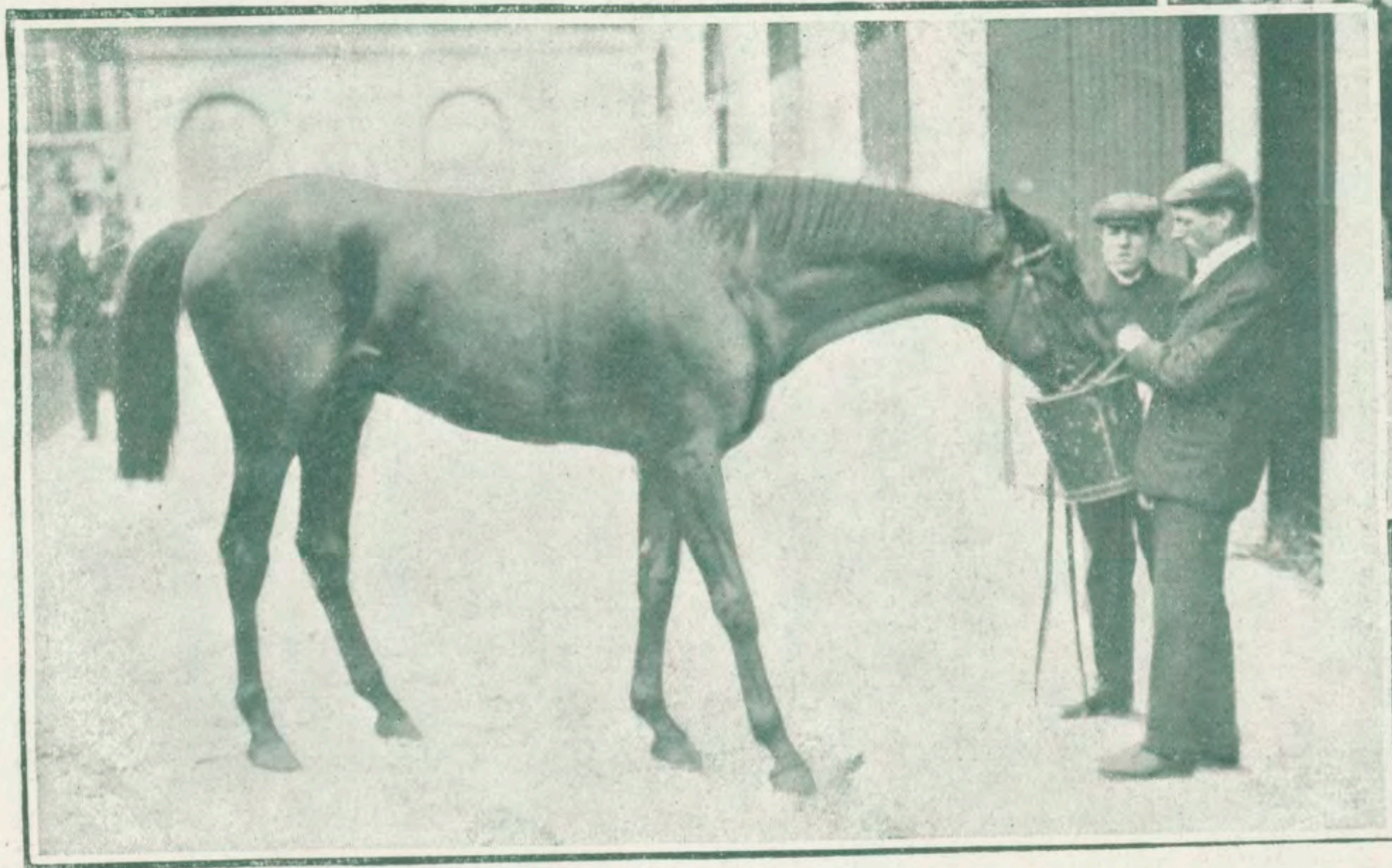
le fils de Bocage — très remarqué à Epsom — a facilement triomphé à Lincoln. L'habile entraîneur de M. M. Ephrussi, Richard Carter, avait confié Ob à Bellhouse; la campagne de 1906 commence admirablement pour le jeune jockey, qu'un accident lâcheux avait empêché de remporter l'an dernier tous les succès que ses débuts avaient fait espérer. En trois semaines à peine il a gagné les trois principales épreuves courues, le Grand Prix de Nice avec Procope, le Prix Delattre avec Montlieu et le Lincolnshire avec Ob.

M. Maurice Ephrussi n'a peut-être pas — sur le turf français — remporté autant de succès que son frère, M. Michel Ephrussi; il a cependant toujours occupé un très bon rang parmi les propriétaires gagnants. Alicante, qui gagna en 1889 l'épreuve que vient de gagner Ob, était une fille d'Hermit, elle jeta un véritable lustre sur la casaque bleu à pois jaunes; elle gagna dans la même année : le Grand Prix de Dieppe, le Prix de la Forêt, le Prix de la Salamandre, le Grand Prix de Spa. Les chevaux de M. Maurice Ephrussi sont actuellement sous la direction de Richard Carter senior. GALLWAY.

LE PRIX JUIGNÉ

Fellah est-il un nouveau Phoenix?

L'an dernier, le prix Juigné nous avait révélé un sujet de valeur, Phoenix : le poulain du comte Le Marois avait littéralement joué avec ses adversaires. La victoire de Fellah a été moins facile ; cependant, le poulain de M. Edmond Blanc a donné l'impression d'un animal courageux, un peu long à se mettre sur ses jambes, et qui a besoin encore de quelques galops, il fera certainement un cheval utile pour son écurie, mais le lot qui lui était opposé était, ou du moins paraissait ne pas valoir le lot de l'an dernier. Cependant, nous eûmes le plaisir de voir un propre frère de La Camargo, Blondy, mais qui est loin d'avoir — pour le moment du



*Fellah, par Masqué et Framboise III, gagnant du Prix Juigné (2.000 fr. — 2.000 m.)
Éleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc ; entraîneur, Denman ; jockey, G. Stern.*



*Moulins La Marche, par Feurire et Moulinaise.
Éleveur, M. Mesclon ; propriétaire et entraîneur,
M. Lieux ; jockey, Doux. Vainqueur du Prix
de Guiche (7.000 fr. — 2.000 m.)*

moins — l'élégante et vigoureuse charpente de la célèbre jument de M. Abeille ; Bourg-la-Reine, produit — mais premier produit — d'une mère de grande valeur, May Queen, sœur de Rose de Mai ; Marly, compagnon d'écurie de Ganelon II et qui a fourni tout le travail du crack du comte de Moltke Hvítfeldt ; et enfin, Questeur, un fils de Lauray, qui n'a pas dit son dernier mot. F. P.

LE SPORTSMAN ET LE FINANCIER

Les affaires financières ne sont pas un sport, et bien que les sports donnent lieu de nos jours à beaucoup d'affaires financières très intéressantes et dont un bon nombre sont fructueuses, il ne serait pas exact de dire que la finance a besoin des sports.

Mais ce qui est incontestable, c'est que les sports ont besoin de finances.

Certainement, il existe des sportsmen qui ne se préoccupent pas de la question financière, et pour cause. Leur grande fortune leur permet de satisfaire sans compter toutes leurs fantaisies sportives. Le roi Léopold peut s'offrir autant de yachts qu'il lui plaît, et, sans prendre comme exemple un des plus riches souverains du monde, nous croyons que le jeune et charmant Alphonse XIII peut se payer des automobiles de choix. Mais combien y a-t-il de particuliers qui soient dans cette situation privilégiée ?

Aujourd'hui, tout le monde veut faire du sport, peu ou prou — et les sports coûtent cher ! Un de nos amis avait gagné un jour le grand prix de tir aux pigeons de Monte-Carlo. Quand il revint à Paris, on lui fit payer quelques diners pour fêter son triomphe. À la fin d'un de ces diners, il nous fit son compte ; les 20.000 francs du prix avaient été mangés, dans la saison, en sport et pour le sport. « Et, ajoutait-il, cette année j'ai gagné le Grand Prix. Jugez de ce que me coûtent les autres ! »

Le sportsman qui a besoin d'argent est exposé à un grave danger, celui de faire des affaires dans sa partie de confondre dans une même passion la finance et l'automobile, par exemple, en engageant la forte somme dans des sociétés d'automobiles.

Il y a de ces sociétés qui gagnent beaucoup d'argent, mais elles sont l'exception. Il suffit, pour s'en convaincre, de rappeler les culbutes des sociétés de cycles et d'automobiles.

La remarque a la même valeur pour les petits sports comme le tennis, la photographie, etc.

Disons donc que les sports et la finance sont deux choses absolument distinctes, qu'il ne faut mêler à aucun prix. Faire des placements d'argent par goûts, par sentiment ou par entraînement — sans calembour, bien entendu — ce serait extrêmement dangereux.

L'homme qui se donne tout entier à un sport est généralement un passionné ; on peut même dire que c'est une condition presque nécessaire pour réussir. En finance, c'est tout le contraire la victoire est aux gens calmes, qui calculent de sang-froid après étude approfondie, après un travail persistant.

Le courage, l'énergie, l'acharnement même, dans les luttes du sport, entraînent notre admiration et nous font applaudir le vainqueur. Dans les choses de la finance, toutes ces qualités deviennent presque des défauts. S'entêter dans des tuyaux de bourse est un des meilleurs moyens de se ruiner.

Cependant, pour qu'un sportsman puisse se livrer tout entier à ses goûts, il lui faut la tranquillité d'esprit ; il est nécessaire que sa fortune soit bien placée, dans des valeurs très solides, qui lui donnent un revenu élevé, puisqu'il a besoin de beaucoup d'argent.

Ce serait folie que de rechercher cet argent dans le jeu ou dans la spéculation. Il peut, il doit avoir une bourse de sport, qui entre pour un chiffre dans ses dépenses annuelles, mais s'il va plus loin, il a neuf chances sur dix de se ruiner.

Pour fournir à ses dépenses et à sa bourse de sport il faut de gros revenus, et pour assurer ses gros revenus il faut le travail, l'étude approfondie des choses financières, travail et étude qu'il ne peut pas exécuter.

Nous offrons de le faire pour lui, avec d'au-

tant plus de raison que la première condition d'une étude approfondie est d'être faite sur place.

Il est évident qu'en parlant de gros revenus, nous n'entendons pas parler des rentes françaises ou des obligations de nos grandes Compagnies de chemins de fer. Ce sont là des placements entre 2 1/2 et 3 o/o qui constituent au contraire de très maigres revenus. Les sportsmen qui peuvent s'en contenter sont très riches, mais ils sont la très faible minorité. Nous écrivons ici pour les autres.

Pour ceux-là nous chercherons des revenus tout-à-fait solides se rapprochant autant que possible de 5 o/o. Ce n'est pas introuvable, mais il faut aller les trouver où ils sont, avec abstraction complète d'un goût personnel quelconque dans le choix des valeurs, et au moyen d'une documentation infailible.

Notre longue expérience nous a appris que cette documentation ne s'obtenait que par l'étude sur place. Malgré notre déférence pour les rapports des ingénieurs, pour les expériences de laboratoire, pour toutes les démonstrations scientifiques, nous n'engageons jamais nos capitaux dans une affaire dont nous n'avons pas constaté sur place le bon fonctionnement industriel ou commercial.

C'est sur cette base que nous donnerons nos conseils dans la *Vie au Grand Air*, et nous sommes sûrs de prouver bientôt à nos lecteurs qu'on peut encore placer en toute sécurité son argent aux environs de 5 o/o.

N. B. — Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de bourse, paiement de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la

Banque Ch. DESROUSSEAUX et Cie,
92, rue Richelieu, Paris.